



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia



ANNUAL REPORT 2021



Mission Statement

To promote a commercially viable, consumer-oriented and resilient civil aviation industry which supports the nation's economic growth.

MAVCOM's Function

The Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] is an Act to establish the Malaysian Aviation Commission to regulate economic matters relating to the civil aviation industry and to provide for its functions and powers and related matters. MAVCOM's functions as envisaged in Act 771 include, but are not limited to the following:

MAVCOM's functions as stipulated in Act 771

ESTABLISH A COMPETITIVE FRAMEWORK WHICH PROMOTES A HEALTHY, STABLE AND SUSTAINABLE COMMERCIAL ENVIRONMENT

Oversee and encourage effective **competition** matters in the aviation industry

Promote timely **investments** in the civil aviation industry

Maximise the **economic value of any financial support** by the Federal Government to the civil aviation industry

Provide a **mechanism for dispute resolution** between aviation service providers

DRIVE AWARENESS OF CONSUMER RIGHTS AND PROVIDE A PLATFORM FOR COMPLAINTS RESOLUTION

Provide a **mechanism for the resolution of consumer complaints**

Consult the industry, government and other consumer groups on matters of interest to consumers

Promote an environment which allows **aviation consumers to have access and information in a transparent manner** to choices of products and services of high quality and at fair prices

Receive and disseminate information on matters of interest to consumers or services provided by licencees and permit holders

TO PROMOTE DOMESTIC AND INTERNATIONAL CONNECTIVITY TO DRIVE ECONOMIC GROWTH AND NATION BUILDING

Improve Malaysia's connectivity, both **globally and locally** as well as to promote economic ties, integration, growth, trade, investment and tourism

Facilitate and coordinate matters of interest to the **Malaysian civil aviation industry** between the service providers of aviation services and government agencies, locally and internationally

Advise the government, administer and manage routes under **public service obligations** (such as Rural Air Services in East Malaysia)

Administer, allocate and manage **Air Traffic Rights**

Monitor slot allocation for airlines or other aircraft operators

To perform **any other functions** that are incidental or consequential to the functions under Act 771

The role of MAVCOM differs from those of the Ministry of Transport (MOT) and the Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM). The MOT is responsible for industry policy-making and government-to-government discussions (including to spearhead bilateral or multilateral negotiations on Air Traffic Rights), while the CAAM regulates technical and safety matters for Malaysia's civil aviation industry.

Table of Contents

01 Mission Statement

02 MAVCOM's Function

04 Minister of Transport's Foreword

06 Executive Chairman's Message

09 Executive Report

- 09 Part 1 : Air Traffic Rights and Licensing
- 16 Part 2 : Consumer-Driven Initiatives
- 21 Part 3 : Snapshot on Airports
- 25 Part 4 : Monitoring of Domestic Airfares and Competition
- 27 Part 5 : Aviation Services in Sabah and Sarawak

30 The Commission and Governance

- 30 Powers of the Commission
- 30 Membership of the Commission
- 31 Code of Conduct
- 31 Commission Meetings
- 32 Committees of the Commission
- 35 Members of the Commission
- 40 Senior Management

44 Financial Statements

66 Index

- 66 Key Milestones for MAVCOM in 2021
- 68 List of Publications by MAVCOM in 2021
- 69 MAVCOM in the Media

Minister of Transport's Foreword

As the COVID-19 pandemic continued to loom large over the country in 2021, our aviation industry's resilience proved to be its defining trait and it is central to sustain the industry through another tumultuous year of uncertainty. The industry has always played a pivotal role in the nation's economy given its linkages to upstream and downstream sectors. However, as the challenges remained relentless through much of the year, with commercial air travel still at a standstill, it was critical to not only withstand the impact but to also explore more sustainable solutions for the industry to move forward.

Despite Malaysia's high vaccination rates, relative to our regional neighbours, our aviation industry was still severely affected by the various movement control orders, the emergence of new COVID-19 variants, as well as domestic and international travel restrictions to curb the transmission of the virus.

The silver lining was the implementation of the National Recovery Plan by the Government of Malaysia coupled with the rapid roll-out of COVID-19 booster shots leading to the gradual easing of border restrictions. With the resumption of travel and tourism spurred by measures like the Langkawi travel bubble in September 2021 to cater to the pent-up demand for travel among Malaysians, the country's air passenger traffic started to show some signs of recovery.

Following the success of the pilot travel bubble programme, our borders were reopened to international travellers with the Langkawi Tourism Bubble and Vaccinated Travel Lane (VTL) by air initiative between Malaysia and Singapore in November 2021. These initiatives not only contributed to enhancing flight connectivity between Malaysia and other countries but also boosted the country's economy.

To accelerate our recovery from the pandemic, there is now an urgent need for the aviation industry to fully embrace digitalisation. Be it for more efficient business operations and data management, greater productivity or to create a safer and more seamless travel experience for consumers, digitalisation simply cannot be avoided.

On this note, I am heartened to see that the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM) has continued to show that there is a need to adopt digitalisation and transformational strategies to anticipate evolving consumer demand and accelerate industry recovery. Over the years, MAVCOM has been committed to accelerating the sector's digital transformation by introducing strategic initiatives to benefit both consumers and industry players.

Its first digital project AeroFile was introduced in 2018 to enhance the needs of industry participants. The platform was responsible for overflight and landing permit applications, which had helped industry participants improve efficiency levels. Growing from strength to strength, the Commission launched AeroLicence in 2021, providing aviation industry players with greater ease and convenience with an electronic system for aviation commercial licensing processes.

Alongside this venture, the Commission also introduced enhancements to its FlySmart application in 2021 to provide consumers with convenient access to up-to-date information on relevant travel disruptions and restrictions globally, as well as comprehensive information related to COVID-19 and air travel rights. As we combine technology and optimise what we can integrate, it becomes an entity that benefits us in terms of global competitiveness.

“ I commend MAVCOM for its proactive efforts in leveraging digitalisation and innovation in its recovery initiatives for the benefit of both the industry and consumers in the post-pandemic era. ”

The Commission's efforts are aligned with the Ministry of Transport's (MOT) focus to revitalise the transportation sector by strengthening infrastructure and digitalisation to improve connectivity, accessibility, and acceptability.

Malaysia has also taken monumental steps toward post-COVID-19 pandemic recovery for the aviation industry with our continuous pledge to actively participate in the International Civil Aviation Organisation's (ICAO) continuous mission of enabling a global air transport network and strategic objectives which demonstrates our country's commitment to building resilience and sustainability in the sector.

As the International Air Transport Association (IATA) forecasts achieving full recovery in 2024, the 2022 outlook for the domestic aviation industry is positive, with MAVCOM expecting air passenger traffic to increase by between 200 per cent and 350 per cent year-on-year (YoY), representing an estimated 32.6 million to 49.0 million passengers. Additionally, the air cargo sector is expected to remain strong in 2022 with continued growth in e-commerce and the electrical and electronics (E&E) sector, amongst others.

The aviation industry has a long journey of recovery ahead. However, I am certain that through strategic planning, cooperation, and commitment by all relevant parties, we would be able to accelerate the recovery of the sector and drive economic growth whilst balancing the interests and needs of the people.



YB Datuk Seri IR. DR. Wee Ka Siong
Minister of Transport



Executive Chairman's Message

For the second year in a row, the aviation industry both locally and globally braved the persistent impact of the COVID-19 pandemic. While slivers of hope appeared in the form of easing travel restrictions, Vaccinated Travel Lanes (VTLs), and tourism bubble initiatives, amongst others, the emergence of new COVID-19 variants and surges in infections continued to contribute to uncertainty within the sector.

Having faced the novel challenges of the pandemic during my first year as the Executive Chairman of the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM), I was determined to ensure that the Commission continued to uphold its mandate in order to support the recovery of the industry through these trying and volatile times.

2021 – A year in review

Testament to the Commission's commitment to spearhead the revival of the aviation sector, MAVCOM achieved significant milestones in 2021 across multiple fronts, benefiting both industry players as well as consumers.

We continued to leverage on the capability of our team of experts to present the industry with useful insights on the performance and outlook of the Malaysian aviation sector as well as consumer perception and complaints. Our insights were conveyed through our monthly Air Traffic Rights bulletins alongside the publication of 2 bi-annual Consumer Reports in March and October 2021, 2 *Waypoint* economic reports in April and December 2021, as well as a Commentary on Malaysia's 2021 Air Passenger Traffic Forecast Revision in April 2021. MAVCOM also proposed various initiatives to the national Economic Action Council (EAC) as part of our efforts to accelerate the recovery of the aviation sector.

In October 2021, the Commission published the results of its Consumer Survey. The survey revealed growing anticipation towards air travel, which provided industry players with a deeper understanding of consumer outlook and expectations in order to prepare for post-pandemic recovery.



Additionally, as the regulator on aviation competition-related matters, MAVCOM conducted a consultation on a competition-related merger case for the Application of an Anticipated Merger between Korean Air Lines and Asiana Airlines. This was the first competition-related merger case to be analysed by any competition authority or sector regulator in Malaysia, representing a significant milestone for the Commission as well as the nation's aviation industry.

The Commission also conducted a consultation on the Application of an Anticipated Merger between SIA Engineering Company Limited and Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd., which will be finalised in 2022.

In recognition of the new landscape of the global aviation industry and the new normal shaped by the pandemic, the Commission continued its focus on digitalisation efforts in 2021. Alongside implementing remote working for MAVCOM employees, we also spearheaded key digitalisation initiatives to aid in the revival of the nation's aviation sector. Chief among these was the launch of AeroLicence, a one-of-a-kind e-licensing platform for aviation licensing processes for all air licences and permits issued by MAVCOM. With the launch of AeroLicence, the Commission will progressively transform and expedite all licensing processes for the benefit of industry players and the growth of the sector.

In line with our focus on digitalisation and as part of our efforts to champion the rights of consumers, we introduced enhancements to the FlySmart mobile app in November 2021. The enhancements featured a new Travel Advisory guide and Frequently Asked Questions (FAQ) section to provide consumers with easy access to up-to-date information on travel rules and regulations, as well as their rights as air travellers. During the year, we were pleased to also share the enhancements to the FlySmart mobile app and highlight the importance of consumers' rights with the public through the MyDigital Technology Chat organised by the Ministry of Communications and Multimedia.

Moreover, the Commission continued to address the needs of aviation players who remain affected by the impact of COVID-19 pandemic in 2021. To that end, we worked to ease the administrative and regulatory challenges faced by airlines by allowing them to retain their existing portfolio of Air

Traffic Rights (ATRs) and by temporarily suspending evaluations of domestic ATR applications. We also extended the moratorium on the enforcement of the Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC) and the Airports Quality of Service (QoS) Framework, which was initially set to expire in December 2020, until December 2021.

In tandem with our efforts to protect the rights of consumers and support aviation industry players in moving toward recovery, ensuring the safety of the Commission's staff was also a key priority in 2021 given the uncertainty of the pandemic and the devastating floods that hit the nation towards the end of 2021.

Outlook of Malaysia's Aviation Industry

As Malaysia's aviation industry gears up for a rebound, MAVCOM will continue to support industry players in this process, as well as ensure the rights of consumers remain protected.

Malaysia's air passenger traffic for 2021 of 11.0 million exceeded MAVCOM's best-case scenario forecast which was 6.9 million – 7.8 million passengers. In 2022, the Commission expects Malaysia's air passenger traffic will increase between 200 per cent and 350 per cent year-on-year (YoY), representing an estimated 32.6 million to 49.0 million passengers. Based on the increased ATR applications for domestic routes in the fourth quarter of 2021 (Q4 2021), we anticipate domestic air travel to play a key role in the recovery of the aviation sector in 2022. Air cargo is also expected to remain pivotal to the resilience of the aviation industry in 2022, expanding between 3.9 per cent and 6.7 per cent YoY, translating to 21.5 billion to 22.2 billion Freight Tonne Kilometres (FTK) from just 20.6 billion FTK in 2021.

In terms of air connectivity, Malaysia ranked fifth among the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) for point-to-point connectivity in 2021, behind Singapore, Thailand, the Philippines, and Vietnam. This was a drop of 1 place from fourth place, pre-pandemic. Based on MAVCOM's Air Connectivity Index, Malaysia's air connectivity score had reduced from 96.3 in 2019 to 16.5 in 2021. This was due to the closure of borders for the majority of 2021.

At the airport level, KL International Airport (KLIA) was ranked fourth in ASEAN in 2021 after Singapore Changi Airport, Suvarnabhumi Airport, and Ninoy Aquino International Airport. While this constitutes

a rise of 2 places from sixth place since the height of the pandemic in 2020, KL International Airport 2 (klia2) has yet to recover to its third-place ranking pre-pandemic.

The pandemic saw countries' connectivity increasingly concentrated at each country's busiest airport, with Malaysia no exception to this trend, as airlines maintained minimal network traffic on their core routes. During the busiest month in 2021, Malaysia was connected to 48 international destinations, with KLIA serving 45 of these destinations. In comparison, Malaysia was connected to 137 international destinations in 2019, while KLIA was connected to 129 of these destinations. The resumption of international travel beginning 1 April 2022 has enabled Malaysia's connectivity to gradually recover, with Malaysia and KLIA now connected to 65 and 63 international destinations respectively in the first half of 2022 (1H 2022).

In the coming year, the Commission looks forward to continuing to serve as the nation's economic regulator for the civil aviation industry, with a focus on supporting the revival of the sector and its players and enhancing consumer protection laws.

In this respect, MAVCOM will be hosting Malaysia's inaugural international webinar on aviation consumer protection to explore how governments, regulators, aviation service providers, as well as experts in aviation and consumer protection can do more in protecting consumer rights while maintaining industry competitiveness. It is hoped that the webinar will serve as an effective platform to explore the latest developments in aviation consumer protection and future trends, as well as contribute to improvements in consumer protection standards and stronger consumer confidence within the aviation industry.

Reviewing consumer protection laws has become a pressing requirement. Therefore, MAVCOM is enhancing the Malaysian Aviation Protection Code (MACPC) based on consumer feedback and key learnings during the pandemic. The enhancements that may be included consist of increased consumer protection in the case of unprecedented circumstances, as well as new provisions to regulate travel passes, along with the restructuring or liquidation of airlines and its impact on passengers, amongst others.

For the industry, MAVCOM is presently conducting a review of Air Services Charges (ASC). Considering the significant and devastating impact of the pandemic on the aviation industry, it is timely that the ASC revision is undertaken to ensure that the ASC rates support the recovery of the industry and all aviation service providers. Consequently, the revision will also encourage a more robust aviation industry and maintain its competitiveness.

A Special Thank You

All that we have accomplished thus far would not have been possible without the commitment, determination, and resilience of the whole of MAVCOM comprising the Members of the Commission, Committee members, Management, and all staff. I wish to record my deepest appreciation for the contributions of the Members of the Commission and the members of the various Committees for their continuous support and guidance. Also, a big thank you goes out to all MAVCOM staff. Without their dedication and hard work, we would not have successfully navigated this challenging operating environment and delivered commendable results this year.

I would like to take this opportunity to extend our sincerest gratitude to the Minister of Transport, Yang Berhormat Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong and the Ministry of Transport, as well as all other industry stakeholders for the continuous support over the years.

The aviation landscape remains challenging, but we are optimistic that there is a steady and promising recovery outlook. As we chart our way through this period of recovery, MAVCOM remains committed to upholding its mandate to support a commercially viable and resilient civil aviation industry, whilst empowering consumers and protecting their rights as air travel consumers.



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim
Executive Chairman

Air Traffic Rights & Licensing

As an independent body set up under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771], MAVCOM is responsible for the regulation of economic and commercial matters in Malaysia's civil aviation industry. The Commission's mandate includes the allocation and management of Air Traffic Rights (ATR) for airlines, as well as the issuance of commercial aviation licences and permits.

MAVCOM's regulation and management of ATR, licences, and permits play a major role in boosting domestic and international air connectivity while enhancing operational efficiency. Moreover, it encourages healthy competition in the civil aviation industry.

1.1 Air Traffic Rights (ATR)

Notwithstanding the challenges of the COVID-19 pandemic which significantly changed the landscape of both domestic and international travel for 2 consecutive years, there were signs of recovery in 2021, particularly in the cargo segment, despite it being a tough year – a clear testament to the resilience of the local aviation industry.

The year saw the Commission continuing to support industry players during trying times by approving eligible ATR applications and easing restrictions for others.

Since 5 June 2020, MAVCOM has imposed an ATR moratorium to support the recovery of the aviation industry. The Commission had waived a condition attached to each ATR approval, which would have automatically revoked any unutilised ATRs within 6 months from the date of approval or from the date it was last used. To further alleviate the administrative and regulatory challenges faced by airlines, MAVCOM in 2021 extended the moratorium

until 25 September 2022 for domestic routes and 25 March 2023 for international routes. This allowed airlines to retain their ATR portfolio without the risk of expiry. Additionally, MAVCOM had also eased the ATR evaluation process for domestic routes throughout 2021.

Each ATR allocation by MAVCOM is based on several principal factors that would carry significant weight when undertaking said decision, such as public demand and interest from air transport users, as well as the economic viability of the proposed flights. The Commission also reviews how the ATR would affect the level of competition on both domestic and international routes, how the ATR would eliminate consumer inconveniences, and the overall impact on Malaysia's airports and aviation industry.

In 2021, the Commission received a total of 83 ATR applications, out of which 82 were approved, representing a 98.8 per cent approval rate. Despite a decline of 3.48 per cent in total ATR applications received by the Commission compared to 2020, the approval rate increased by 6.9 per cent in 2021.

A substantial portion of the ATR applications was applied for the cargo segment, reflecting a continuing trend from 2020 that sustained growth within the aviation sector. This was largely driven by the ever-increasing demand for e-commerce and logistics services, coupled with reduced belly space cargo capacity following the delayed recovery of scheduled passenger services. The growth in the cargo segment can also be attributed to the emergence of new cargo operators, namely World Cargo Airline Sdn. Bhd. and M Jets International Sdn. Bhd. (operating as Kargo Express).

MAVCOM is forecasting that the cargo segment will grow between 3.9 per cent and 6.7 per cent Year-on-Year (YoY) in 2022, translating to between 21.5 and 22.2 billion in Freight Tonne Kilometres (FTK).

The total cargo volume in Malaysia saw an increase of 33.7 per cent YoY in the fourth quarter of 2021 (Q4 2021). Also, in Q4 2021, Malaysia's inbound cargo volume increased by 34.3 per cent while outbound cargo saw a growth of

33.7 per cent. The outbound cargo FTK in the Q4 2021, recorded a higher number than pre-pandemic levels, at 3,074 million compared to 2,203 million in the fourth quarter of 2019 (Q4 2019).

E-commerce has been an important growth driver for the air cargo industry and the trend is set to continue. The latest e-Conomy report by Google, Temasek, and Bain estimated that e-commerce in Malaysia grew 68.0 per cent YoY in 2021 and is expected to grow 8.0 per cent YoY until 2025, providing a window of opportunity for the air cargo industry.

Additionally, the Commission noted a surge in demand for domestic routes, particularly in the Q4 2021. With 31 out of the 82 ATRs approved for domestic routes, this was a clear reflection that the domestic segment was beginning to bounce back from the effects of the pandemic. The remaining 51 approved ATRs were for international routes.

The recipient of the highest number of ATRs in 2021 was MyJet Xpress Sdn. Bhd. with 25 approved ATRs, followed by World Cargo Airline Sdn. Bhd. and MAB Kargo Sdn. Bhd. with 12 ATRs each.

Table 1.1

Breakdown of Air Traffic Rights (ATRs) Awarded

Airlines	Domestic		International	
	2020	2021	2020	2021
AirAsia Berhad	10	5	6	4
AirAsia X Berhad	-	-	6	9
Firefly Sdn. Bhd.	5	2	-	-
MAB Kargo Sdn. Bhd.	2	1	15	11
Malaysia Airlines Berhad	6	3	2	2
Malindo Airways Sdn. Bhd.	1	3	6	-
M Jets International Sdn. Bhd.	-	2	-	1
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	5	6	5	19
Raya Airways Sdn. Bhd.	6	1	4	1
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	-	8	-	4
TOTAL	35	31	44	51

Source: MAVCOM

Table 1.2

Breakdown by Countries/Region for Domestic and International ATR Allocations for 2021

Airlines	Domestic		ASEAN		Rest of Asia		Australasia		China		Europe		India		Middle East	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
AirAsia Berhad	10	5	4	2	1	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-
AirAsia X Berhad	-	-	-	-	1	4	-	-	3	2	1	-	1	3	-	-
Firefly Sdn. Bhd.	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
MAB Kargo Sdn. Bhd.	2	1	3	3	4	2	-	-	3	6	2	-	3	-	-	-
Malaysia Airlines Berhad	6	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malindo Airways Sdn. Bhd.	1	3	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-
M Jets International Sdn. Bhd.	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	5	6	2	5	1	1	-	-	2	11	-	-	-	2	-	-
Raya Airways Sdn. Bhd.	6	1	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	-	8	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
TOTAL	35	31	13	14	11	8	1	-	10	23	3	-	5	8	1	-

Source: MAVCOM

In terms of approved filing applications, 5,946 filings were approved by the Commission in 2021, an increase of 10.46 per cent from 2020. This was attributed to international borders re-opening of other countries, decreasing trend of COVID-19 infections, reactivation of aircrafts by the airlines and increased of passenger services to destination(s) resulting in increased commercial scheduled and non-scheduled flights.

Figure 1.1

Types of Approved Filing Applications

Commercial Scheduled Flights

1,766

2,309

Commercial Scheduled - Extra Flights

670

779

2020

2021

Commercial Non-Scheduled (Charter) Flights

1,288

1,828

Ad-hoc Flights

1,659

1,030

Source: MAVCOM

1.2 Licensing

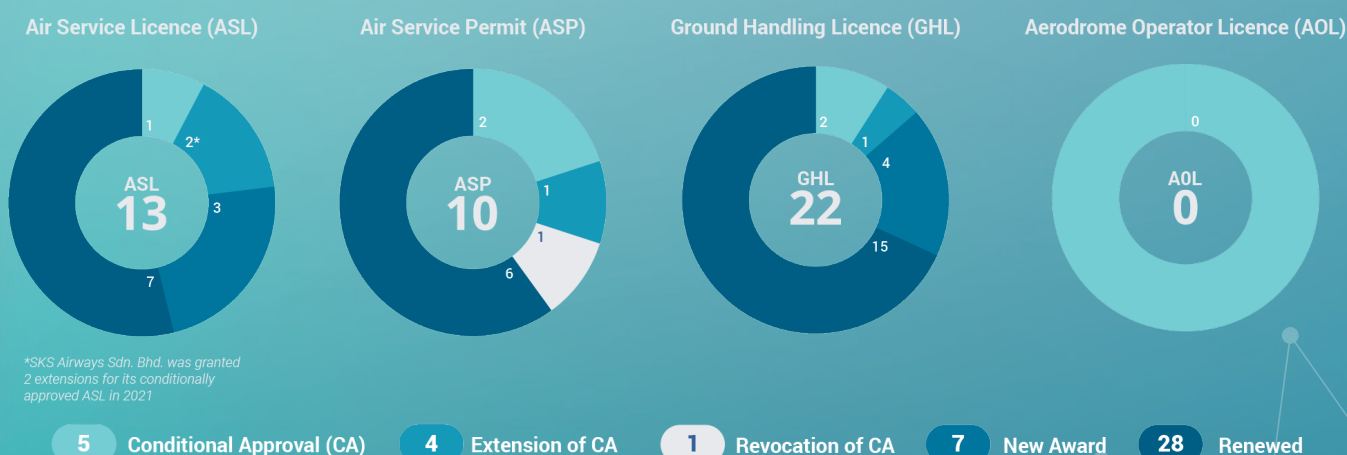
MAVCOM's responsibilities include the issuance of commercial aviation licences and permits such as Air Service Licences (ASL) for journeys with a fixed schedule such as timetabled commercial flights and Air Service Permits (ASP) for non-scheduled services such as chartered flights. The Commission also issues Aerodrome Operator Licences (AOL) for airport operators and Ground Handling Licences (GHL) to those who wish to carry out ground handling services in Malaysia. Prior to granting a full commercial licence or permit, MAVCOM may issue a Conditional Approval (CA) to entities intending to operate as a Malaysian aviation service provider to undergo

a thorough assessment based on the stringent criteria which include ownership structure, demand for air transport in the proposed location of the company's operations, financial track record, and management expertise.

In line with its mandate to help industry players navigate through a year that continued to experience the challenges of the pandemic, the Commission played an active role in providing support that focused on enabling smooth recovery and growth post-pandemic. For the year under review, the Commission granted 5 CA, 4 extensions of CA, 7 newly awarded licences and a total of 28 renewed licences and permits. The Commission also revoked 1 CA of an ASP for APFT Services Sdn. Bhd. due to non-conformity to the conditions stipulated within the CA.

Figure 1.2

Number of Conditional Approvals (CA) Provided, Extended, and Revoked as well as Licences Awarded and Renewed in 2021



Source: MAVCOM

Table 1.3

List of Air Service Licence (ASL) Holders in 2021

List of Air Service Licence (ASL) Holders in 2021	Continuation List of Air Service Licence (ASL) Holders in 2021
AirAsia Berhad	MASwings Sdn. Bhd.
AirAsia X Berhad	M Jets International Sdn. Bhd. (known as Kargo Express)
Firefly Sdn. Bhd.	MyJet Xpress Sdn. Bhd.
Malaysia Airlines Berhad	Raya Airways Sdn. Bhd.
Malindo Airways Sdn. Bhd.	World Cargo Airline Sdn. Bhd.

Source: MAVCOM

An ASL apply only to journeys with a fixed schedule, such as timetabled commercial flights.

Table 1.4

List of Air Service Permit (ASP) Holders in 2021

List of Air Service Permits (ASP) Holders in 2021	Continuation List of Air Service Permits (ASP) Holders in 2021
Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
Afjet Sdn. Bhd.	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.
Berjaya Air Sdn. Bhd.	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd.
Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.	Prima Air Sdn. Bhd.
Helistar Resources Sdn. Bhd.	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
Hevilift (M) Sdn. Bhd.	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.
Layang-layang Aerospace Sdn. Bhd.	World Cargo Airline Sdn. Bhd.
MHS Aviation Berhad	

An ASP apply to unscheduled journeys only such as charter flights.

Source: MAVCOM

Table 1.5

List of Ground Handling Licence (GHL) Holders in 2021

List of Ground Handling Licence (GHL) Holders in 2021	Continuation List of Ground Handling Licence (GHL) Holders in 2021	Continuation List of Ground Handling Licence (GHL) Holders in 2021
A GHL is required by any person who wish to carry out ground handling services in Malaysia.	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.	POS Aviation Sdn. Bhd. (known as KL Airport Services Sdn. Bhd.)
AeroDarat Services Sdn. Bhd.	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	POS Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
Aerohandlers Sdn. Bhd.	Jet Fuels Sdn. Bhd.	Prosky Services Sdn. Bhd.
Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.	Layang-layang Aerospace Sdn. Bhd.	Safeair Technical Sdn. Bhd.
Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.	MAB Kargo Sdn. Bhd.	Select Fine Foods Sdn. Bhd.
Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.	Malindo Airways Sdn. Bhd.	Select Inflight Services Sdn. Bhd.
Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.	Mas Awana Services Sdn. Bhd.	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
Conor Engineering and Services Sdn. Bhd.	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
Dviation Technics Sdn. Bhd.	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.	Shell Timur Sdn. Bhd.
Execujet Handling Services Sdn. Bhd.	Petronas Dagangan Berhad	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
Group Team Red Sdn. Bhd. (known as AirAsia Berhad)	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad	Smooth Route Sdn. Bhd.
Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.		Raya Airways Sdn. Bhd.

Source: MAVCOM

Table 1.6

List of Aerodrome Operator Licence (AOL) Holders in 2021

List of Aerodrome Operator Licence (AOL) Holders in 2021
<i>An AOL is required to operate an area (including airports or commercial airfields).</i>
Malaysia Airports Sdn. Bhd.
Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.
Sanzbury Stead Sdn. Bhd.
Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.

Source: MAVCOM

The AeroLicence system comes on the heels of MAVCOM's first digital project AeroFile which was rolled out for industry participants in 2018. With AeroFile, the period to process landing permit applications was reduced from 30 days to 7 days for scheduled operations and from 14 days to only 3 days for non-scheduled operations.

Prior to AeroLicence, MAVCOM had begun digitalising and automating the filing system of all landing permit applications for commercial flights operating to or from Malaysia with AeroFile. The system was launched by the then Deputy Minister of Transport Malaysia, Yang Berhormat Dato' Kamaruddin Jaffar on 14 August 2018. As of 31 December 2021, AeroFile has 243 users of foreign and local operators. Furthermore, the system has processed 22,175 applications since its inception and the average processing time for an application is 1.3 days.

1.3 Enhancing Processes to Alleviate Challenges

In the year under review, MAVCOM introduced AeroLicence, an end-to-end system for commercial licensing processes in Malaysia, applicable to all air licences and permits issued by MAVCOM, including ASLs, ASPs, GHs and AOLs.

As a secure and contactless application system that is accessible anywhere and anytime by industry players, the development of AeroLicence commenced in 2019. The system enhances efficiency and affords greater convenience to air service providers by simplifying the commercial licensing application process. It minimises the need for aviation service providers to submit physical copies of required documentation.





E-LICENSING & MONITORING SYSTEM

'First of its kind' system in Malaysia to process all commercial aviation licences and permits issued by MAVCOM.

Previous process

Hardcopy licence / permit application submission

Free-form, manual verification

Estimated 15-30 days for applicants to complete documentation submission to MAVCOM

Manual alerts via email on renewal of licence / permit

Manual working system limited to office hours

Physical files and storage of documents

Now with AeroLicence

Softcopy licence / permit application submission

Harmonised template and dynamic document checklist

Reduced to 7 days for licensee to complete documentation submission to MAVCOM

Automatic alerts via AeroLicence

Web-based working system accessible anywhere and anytime with internet access

Cloud-based storage with encrypted systems, accessible via web browser

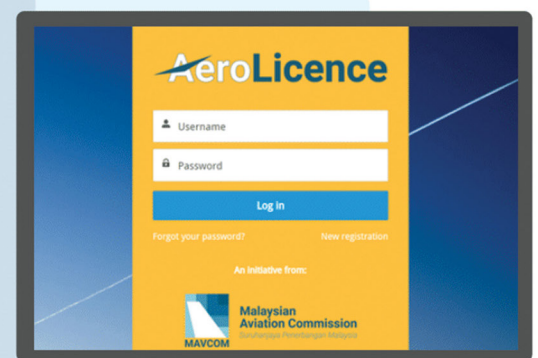
CONVENIENT CLOUD BASED SOLUTION

ENVIRONMENTALLY FRIENDLY

EASILY ACCESSIBLE

TIME SAVING WHEN APPLYING

SAFE AND SECURE



An initiative by:



Malaysian Aviation Commission
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

For more information, please visit
www.mavcom.my

Consumer-Driven Initiatives

As the world continued to face the challenges from COVID-19 pandemic in the year under review, both the aviation industry and consumers globally remained affected by the ongoing border closures and travel restrictions.

In the aviation sector in Malaysia, passenger traffic declined significantly by 70 per cent from 90 million to 27 million passenger movements compared to the year prior to the pandemic in 2019. While the market continued to face the unexpected effects of the pandemic, the pandemic has created a new set of challenges that would redefine the aviation landscape in the future. In line with MAVCOM's mandate as per the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] as well as reflecting the intention of the Malaysian Aviation Consumers Protection Code (MACPC), we introduced several initiatives aimed at supporting aviation consumers nationwide.

2.1 Consumer Reports

As the civil aviation regulator, MAVCOM strives to attain the highest standards of competency and transparency to safeguard the rights of consumers. This is part of our commitment to continue to make our industry findings publicly available.

Our bi-annual consumer reports provided an in-depth overview and analysis of consumer concerns and grievances reported to MAVCOM throughout 2021. The comprehensive data were derived from MAVCOM's Complaints Management System (CMS), which analyses consumer complaints received through various channels, namely in writing, by telephone, e-mail, website enquiries, social media or through the FlySmart mobile application.

As the aviation industry continued to be among the hardest hit in 2021, air travel demand remained low with ongoing disruptions due to international travel restrictions and the enforcement of movement control orders to mitigate the spread of the COVID-19 virus. The ban on non-essential local travel has also impacted in a sizeable reduction in airlines' domestic and international operating capacity.

While recovery measures were essential for the airlines, the protection of consumer rights did not take a back seat. In response to AirAsia X Berhad's (AAX) announcement to reimburse 0.5 per cent of the value of tickets purchased, MAVCOM continued its engagement with airline to ensure that airline honours its commitment to reimbursing air travel consumers who were not able to fly due to flight cancellations.

Notwithstanding the challenging times, industry players generally made an effort to be flexible in handling consumers' refund request during the pandemic. Airlines offered flexibility and refund options including travel vouchers and credit accounts that could be used for future travel. Some airlines also reviewed the existing service recovery measures and extended the travel voucher or credit account validity to 3 years.

A total of 522 complaints was registered with MAVCOM during the year under review, a 35.7 per cent decrease compared with 812 complaints in the previous fiscal year 2020. The top three categories of consumer complaints were related to flight cancellations, refunds and online bookings.

In addition to the 522 consumer complaints for the year, MAVCOM also received 517 complaints that could not be acted upon as follows:

- 402 complaints were related to incomplete document submission by consumers, which resulted in MAVCOM's inability to accurately and fairly evaluate the complaints, despite MAVCOM's follow up;
- 40 complaints were withdrawn by consumers after the airlines had provided satisfactory resolutions;
- 26 complaints could not be pursued as according to MAVCOM's assessment, it was established that the airline or airport concerned had fulfilled its obligation under the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC);
- 25 complaints were related to bookings made through travel agents;
- 24 complaints were beyond the jurisdiction of MACPC, more than 1 year from the date of incident and not related to the aviation industry.

Since its inception in 2016, MAVCOM has received a total of 7,390 complaints and have maintained a consistently high rate of resolution averaging at 98 per cent.

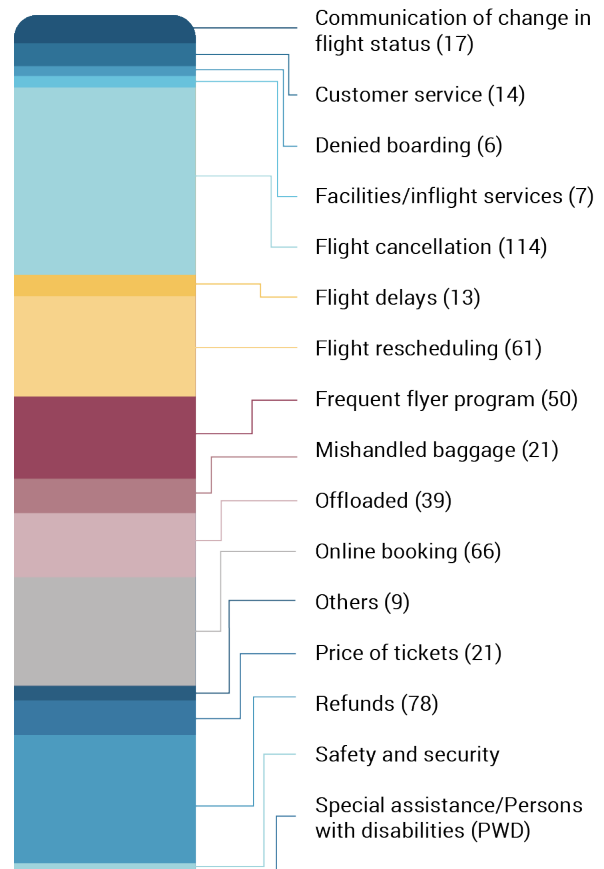
Figure 2.1



Source: MAVCOM

Figure 2.2

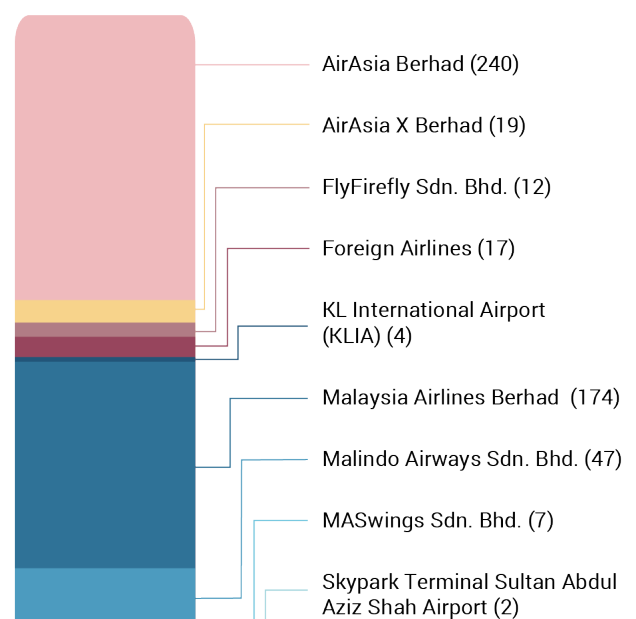
Breakdown of Complaints by Category in 2021



Source: MAVCOM

Figure 2.3

Breakdown of Complaints by Airlines and Airports in 2021



Source: MAVCOM

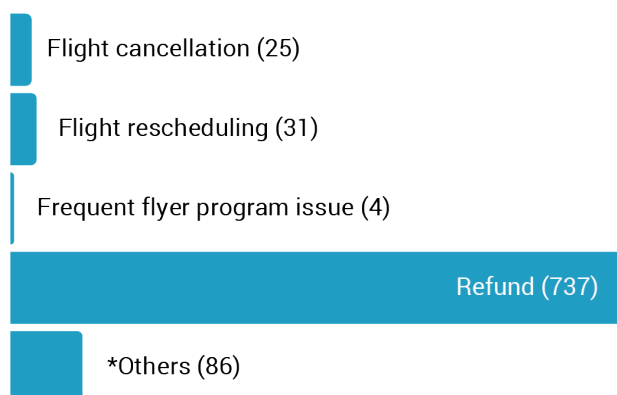
2.2 COVID-19 Related Cases

With governments continuing to implement travel restrictions as a result of COVID-19 pandemic in 2021, numerous flights were disrupted and cancelled. During the year under review, MAVCOM registered 883 COVID-19 related cases in addition to the 522 registered complaints, of which 99.3 per cent were successfully resolved.

Despite the challenges of COVID-19 pandemic, domestic travel in Malaysia recovered optimistically in the final quarter of 2021. The introduction of the Langkawi travel bubble and Vaccinated Travel Lane (VTL) programme allowed fully-vaccinated travellers to travel to and from Singapore and Malaysia without having to quarantine. This undoubtedly had a positive impact on tourism and the aviation industry.

Figure 2.4

Breakdown of Complaints by Airlines and Airports in 2021



Note: *Others includes consumer requesting to extend the travel voucher validity, unhappy with the terms of the travel voucher offered by the airline

2.3 Consumer Survey

Given the unprecedented impact of the pandemic on travel, MAVCOM commissioned NielsenIQ to conduct a survey from February to May 2021 to better appraise the travel habits and expectations of Malaysian consumers in the post-pandemic period.

MAVCOM's survey results saw a positive surge in public appetite for air travel, with many looking forward to travelling again. Notably, 60 per cent of the 1,000 respondents polled showed a preference for travel to domestic locations, whereas the remaining 40 per cent of respondents preferred international travel. Of the latter group, 72 per cent considered visiting destinations within Asia, with Japan, China, and South Korea topping the list.

The survey also revealed that in order to spur up consumer confidence as travel restrictions were lifted, significant measures and standard operating procedures must be implemented to address key travel touchpoints within airports to help keep the spread of COVID-19 under control and to create a safe end-to-end travel experience.

Among the expected improvements are crowd management, stringent enforcement of physical distancing measures, regular sanitisation, and the installation of additional contactless facilities. In addition, some consumer expectations included better adoption of digital technologies, such as paperless travel documents and e-payment facilities.

2.4 Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC)

As the aviation industry was one of the hardest-hit by the COVID-19 pandemic, safeguarding of consumer air travel rights remained a core aspect of MAVCOM's functions and purpose, with the Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC) serving as a key reference point.

Domestic and international travel restrictions led to a surge in flight cancellations, resulting in a high volume of demand for refunds from consumers. In line with our mission to protect consumer interests while ensuring the sustainability of the industry,

MAVCOM encouraged airline companies to reimburse the affected consumers as fairly as possible.

Given airlines were striving to accommodate the various types of refund requests from consumers, MAVCOM granted an allowance for airlines to resolve consumer complaints within 60 days instead of the original 30 days, which was in effect from February 2020 to December 2021. MAVCOM also monitored the airlines' effort to ensure the concerns of affected consumers were handled in a timely manner throughout the year.

Figure 2.5

Key Compensation and Care Enlisted in the MACPC



Full Disclosure of Air Fare

When buying flight tickets, consumers should be informed of the full cost of the ticket at the point of purchase, which includes base fare, government-imposed taxes and fees, fees and charges, and charges for optional services.



Claims and Compensation

If a baggage or mobility equipment does not arrive on the same flight or is lost or damaged, passengers may claim compensation from the airline.



Flight Delay and Cancellation

Passengers should be provided care and compensation for a delay of more than 2 hours. If the flight is cancelled, an airline is required to provide a refund or reroute passengers with comparable transport conditions.



Denied Boarding

Passengers are entitled to receive compensation if they are denied from boarding their flight.



Persons with Disability

The airline must provide assistance from the time passengers arrive at the airport to departure. Consumers with an OKU card is entitled to free wheelchair service.



Refunds

Airlines must remit any refunds to consumers or travel agents within 30 days from the initial request date. Consumers are entitled to a refund of Passenger Service Charges (PSC), taxes, fees and charges. This applies to a refundable or non-refundable flight ticket.

Source: MAVCOM.

2.5 FlySmart

MAVCOM remained steadfast in its commitment to safeguard consumers during the COVID-19 pandemic. Its consumer sub-brand, FlySmart was first introduced in 2019 to champion consumer rights in the aviation sector. The focus is to drive awareness, educate and empower travellers of their rights.

As part of MAVCOM's continuous efforts to heighten awareness of consumer rights as well as supporting the Government's initiative to digitalise services for the aviation industry, the Commission enhanced its FlySmart mobile application by introducing the Travel Advisory feature in collaboration with the International Air Transport Association (IATA). The enhanced feature provides up-to-date information on air travel rules and restrictions including border

restrictions, COVID-19 testing, as well as vaccination and quarantine requirements globally, among others. This feature serves as a reference for consumers prior to their travel as travel requirements remained fluid and differ from one country to the next.

The FlySmart app has also introduced a Frequently Asked Questions (FAQ) section equipped with a comprehensive list of answers to the most commonly asked questions on air travel rights to drive awareness among consumers. In addition, consumers are also able to access a consolidated list of local and foreign airlines and airport contacts to easily connect with airlines and airports regarding their flight or travel-related issue.



FlySmart is a **consumer-centric initiative by the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM) to champion air travel rights**. Consumers can obtain information about their travel rights through its website and social pages such as Facebook and Instagram. Besides that, consumers can easily access essential information and lodge their complaints through the FlySmart mobile application.

As part of the Commission's continuous efforts in championing consumer rights, the FlySmart mobile application **has been enhanced, making it a one-stop reference on information that would be beneficial to air travellers**. The latest FlySmart mobile application can be downloaded from **Google Play Store or Apple App Store**.

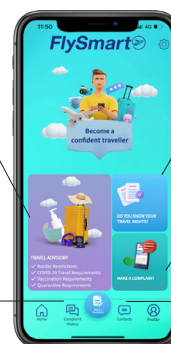


Travel Advisory

Enable consumers to obtain information on the latest travel restrictions for countries that they intend to travel, i.e., entry requirements, COVID-19 Test/Vaccination Requirements, border restrictions etc.

Complaint History

Enable consumers to track their complaint history



FAQs on Travel Rights

Allow consumers to access information related to their air travel rights and questions that are commonly asked by travellers

Make a complaint

Empower consumers to exercise their rights by Making a Complaint to MAVCOM if they have not received a satisfactory outcome from the airline or airport

Contacts

Enabling easy access to a list of local and foreign airline and airport contacts, that would be beneficial for consumers as well as access to MAVCOM's consumer hotline



Snapshot on Airports

3.1 Airports in Malaysia

Malaysia has a total of 6 international airports, 19 domestic airports and 17 Short Take-Off and Landing ports (STOLports). As the main airport operator in Malaysia, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) manages 39 out of 42 commercial airports, under a single ownership and operating structure. Whereas Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATS) manages Johor Bahru's Senai International Airport and Kerteh Airport and Tanjung Manis Development Sdn. Bhd. manages Tanjung Manis Airport.

On 17 June 2021, the new Mukah Airport (MKM) began operating, replacing all the functions of the previous Mukah STOLport. The new terminal can accommodate up to 200 passengers at any time with up to 264,000 passengers per annum as compared to the Mukah STOLport that could only handle 67 passengers per day. The opening of the new MKM comes at a timely manner to boost the connectivity of the coastal town and its surrounding areas in Sarawak, further enabling the delivery of essential supplies like medicine, food, and basic supplies to the remote areas during the challenging COVID-19 pandemic period.



Figure 3.1

List of Airports in Malaysia

International Airport

1. Kuala Lumpur International Airport (KUL – KLIA & klia 2)
2. Kota Kinabalu International Airport (BKI)
3. Kuching International Airport (KCH)
4. Langkawi International Airport (LGK)
5. Penang International Airport (PEN)
6. Senai International Airport (JHB)

Source: MAVCOM

Domestic Airport

1. Sultan Abdul Halim / Alor Setar (AOR)
2. Bintulu (BTU)
3. Sultan Azlan Shah/Ipoh (IPH)
4. Kerteh (KTE)
5. Labuan (LBU)
6. Lahad Datu (LDU)
7. Limbang (LMN)
8. Melaka (MKZ)
9. Miri (MYV)
10. Mukah (MKM)
11. Mulu (MZV)
12. Sibul (SBW)
13. Sultan Abdul Aziz Shah/Subang (SZB)
14. Sultan Ahmad Shah/Kuantan (KUA)
15. Sultan Ismail Petra/Kota Bharu (KBR)
16. Sultan Mahmud/Kuala Terengganu (TGG)
17. Sandakan (SDK)
18. Tanjung Manis (TGC)
19. Tawau (TWU)

STOLport

1. Bario (BPN)
2. Bekalalan (BKM)
3. Belaga (BLG)
4. Kapit (KPI)
5. Kudat (KUD)
6. Lawas (LWY)
7. Long Akah (LKH)
8. Long Banga (LBP)
9. Long Lellang (LGL)
10. Long Pasia (GSA)
11. Long Semado (LSM)
12. Long Seridan (ODN)
13. Marudi (MUR)
14. Pangkor (PKG)
15. Redang (RDN)
16. Semporna (SMM)
17. Tioman (TOD)

3.2 Airports Quality of Service (QoS) Framework

The development of the Airports QoS Framework was first announced in October 2016 with the objectives to enhance passenger comfort at the airport, ensure consumer service levels are prioritised and facilitate improved airport user experience for passengers and other users of airports such as airlines and ground handlers.

Throughout 2017, the Commission had engaged and gathered feedback from various stakeholders on

the published Consultation Paper for the Airports QoS Framework that resulted in its subsequent implementation at Kuala Lumpur International Airport (KLIA) and Kuala Lumpur International Airport 2 (klia2) in stages. The Airports QoS Framework essentially serves as a guide for airports to operate efficiently whilst providing convenience for the benefit of passengers, airlines, ground handling operators and other airport users.

3.3 Monitoring of Airports QoS Framework in 2021

The Airports QoS Framework sets forth standards and Key Performance Indicators (KPIs) associated with airport services, and thus serves as a crucial reference point for airport operators to methodically, monitor, evaluate, maintain and improve their services.

Under the Airports QoS Framework, 28 service quality elements are specified based upon 4 key service quality categories, consisting of passenger comfort and facilities, queuing times, passenger and baggage flows, and operator equipment and staff facilities.

Figure 3.2

Airports QoS Framework in KLIA & klia2



✓ Indicates the operationalised service quality elements in 2021

* The Airports QoS Framework is only applicable at airports within Malaysia and does not include Short Take-Off and Landing Ports (STOLports)

Source: MAVCOM

3.4 Non-enforcement and Continuity of Airports QoS Framework amidst COVID-19 Pandemic

The COVID-19 pandemic has severely impacted the aviation industry, leading to a sharp decline in business and revenue due to worldwide restrictions on air travel.

The Commission extended a moratorium for the enforcement of the Airports QoS Framework between 1 February 2020 until 31 March 2022, a total of 26 months. The enforcement has since resumed from April 2022.

To ensure the continuity of the quality of service provided at airports, each element is assessed based on a specific measurement mechanism. During the non-enforcement period, the Commission continued to engage the airport operator on their monthly performances and requested relevant information and data to ensure services provided are at optimum levels.

3.5 Implementation of Airports QoS Framework at Malaysian airports

Through close engagement with various aviation industry players, the Commission aims to fully implement the QoS Framework across all airports in Malaysia in the following proposed phases:

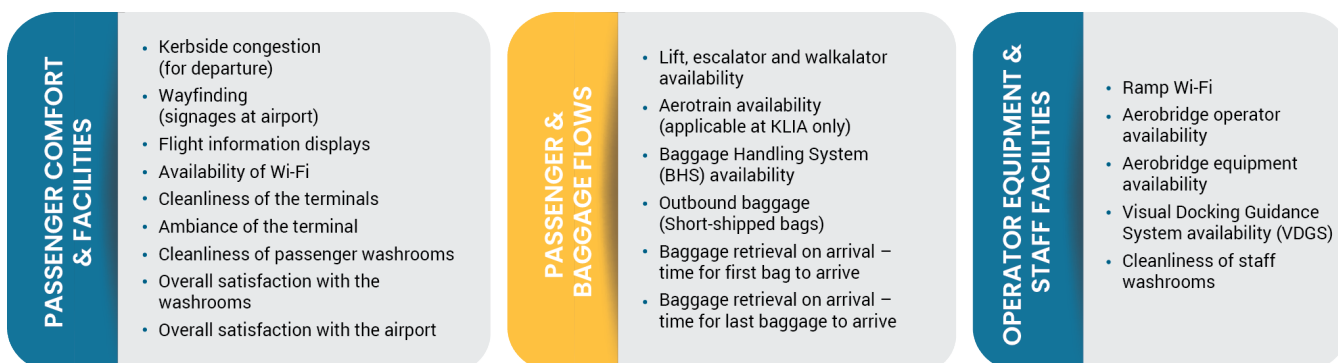
Figure 3.3



*Note: Airport priority may change over time based on passenger volume, terminal utilisation and airport service performance.

In accordance with the proposed phases of implementation, the QoS Framework was first rolled-out at KLIA and klia2 since September 2018 with a total of 20 out of 28 service quality elements implemented at both terminals. The service quality elements that have been implemented are as per the figure below:

Figure 3.4



As a result of the Movement Control Order (MCO) that was enforced by the Malaysian Government in response to the COVID-19 pandemic, the implementation of the remaining service quality service elements under queueing times which cover kerbside, check-in, passenger security search, immigration, and customs queues was put on hold in 2021. With the gradual easing of movement restrictions since mid-2021 and the resumption of international travel in 2022, the Commission targets to complete the implementation of all 28 service quality elements at KLIA and klia2 in 2023.

As for other airports, MAVCOM has completed the development phase of the Airports QoS Framework at Subang, Langkawi, and Kota Kinabalu airports. Subsequently, the implementation phase commenced in the first quarter of 2022 (Q1 2022) and is targeted to be completed in phases by the second quarter of 2023 (Q2 2023). The Airports QoS Framework will also be developed and implemented gradually at the remaining 20 airports between 2023 and 2027.

3.6 Long-Term Framework Development for the Regulation of Aviation Services Charges

In July 2021, the Commission began developing a long-term framework for the regulation of aviation services charges for all airports in Malaysia. The end goal is to have a robust and equitable framework which balances the needs of all parties involved in the aspect of charges for fair use of airport facilities. These include the Passenger Service Charge (PSC), landing and parking charges, as well as all charges contained in the Malaysian Aviation Commission (Aviation Services Charges) Regulations 2016 and its amendments. The Commission would also explore other forms of charges, should there be fair and valid reasons to do so.

The Commission recognises that the industry is still emerging from the COVID-19 pandemic and that passenger traffic and aircraft movements remain far below 2019 levels. This places significant financial and operational pressure on both airline and airports. Nonetheless, development of the long-term framework will continue, taking into account these constraints and to look forward to establishing a framework which allows for a world-class passenger experience.

Work on this long-term framework is expected to be completed by Q3 2023.

Monitoring of Domestic Airfares and Competition

4.1 Monitoring of Domestic Airfares

MAVCOM continued to monitor airfares for all domestic routes for the period under review. While the Commission's initial scope involved gathering data on the price movements affecting domestic airfares during festive and peak seasons, it has over the years expanded to include much more.

In 2021, the Commission studied the impact of the government-imposed Movement Control Order (MCO) on airfare pricing movements. MAVCOM's monitoring duties were also further broadened to include observations on the effects of national events, such as the Sarawak state elections, on domestic airfare prices.

Domestic airfares for the second quarter of 2021 increased up to RM219, 1.1 times higher compared to the average levels in 2019. Routes that exhibited the highest increase in airfares

comprised the Kuala Lumpur – Kota Kinabalu, Kuala Lumpur – Kuching, Kuala Lumpur – Miri, and Kuala Lumpur – Sibu routes. Limited flight frequencies allowed for in the domestic market impacted airfares.

Moving into the fourth quarter of 2021, average domestic airfares stood at RM199, 1.1 times lower than 2019 levels. This was a result of the easing of travel restrictions.

The Commission remains committed to monitoring domestic airfares as well as providing prompt updates to Ministry of Transport on a weekly basis.

4.2 Competition

Pursuant to our role in establishing a competitive framework that promotes a stable and sustainable commercial environment, MAVCOM is committed to overseeing and encouraging healthy competition in the aviation industry.

During the year under review, MAVCOM received its first Notification and Application of an Anticipated Merger between Korean Air Lines Co. Ltd. and Asiana Airlines Inc. on 19 March 2021. A public consultation was held for the period of 2 weeks following publication of its Proposed Decision on the matter. Upon thorough review of the application, MAVCOM decided that the merger would not infringe Section 54 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771], which prohibits any merger that results in a Substantial Lessening of Competition (SLC) in any aviation service market. This Decision is the first competition-related merger case by any competition authority or sector regulator in Malaysia where the findings and analysis were published in full.

In its Final Decision, the Commission concluded that while Korean Air Lines and Asiana Airlines' post-merger market share of one direct route between Seoul, South Korea and Kota Kinabalu, Malaysia would be higher, the merger would not cause any unilateral effects in the market in terms of prices as the Ministry of Land, Infrastructure and Transport of South Korea (MOLIT) prevents the merging parties from significantly raising prices. MAVCOM also found that the merger would have little impact on barrier to entry and expansion. MAVCOM also noted that

passengers are able to exercise countervailing buyer power against these carriers due to the increase of online travel agencies being able to create more flight options and combine promotional offers from different carriers. MAVCOM had also accepted the merging parties' failing firm defence and accepts that Asiana Airlines is facing significant financial challenges and is therefore to be considered a failing firm. Additionally, MAVCOM found that the merger would result in significant economic efficiencies and social benefits, such as improved safety, reduced training costs, as well as efficiencies related to Maintenance, Repair, and Overhaul (MRO).

This merger decision highlights MAVCOM's capacity and capability to undertake the relevant competition analysis work for mergers to ensure the continued protection and development of the Malaysian aviation sector. It highlights MAVCOM's ability to carry out competition assessments that are on par with international standards of competition assessment.

In October 2021, MAVCOM received another Anticipated Merger application, this time, within the ground handling sector. The Anticipated Merger is between SIA Engineering Company Limited and Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd. and will begin consultation on the Proposed Decision in July 2022.

Aviation Services in Sabah and Sarawak

5.1 Snapshot on Sabah and Sarawak

While flying can often be viewed as a luxury, the opposite is true for air travel in Sabah and Sarawak, where air transport is a necessity in traversing the vast distances between the 2 states and just as importantly, in connecting East Malaysia and Peninsular Malaysia.

The various Movement Control Orders (MCO) that were in place during much of 2021 continuing from the year prior had a severe effect on Sabah and Sarawak, limiting air travel between the two states and the Peninsula. Sarawak's State Disaster Management Committee (SDMC) and Sabah authorities imposed strict rules to reduce the flight frequencies in order to contain the COVID-19 pandemic which ultimately led to a small number of air travel passengers recorded entering both states. The transportation of essentials, as well as the export of goods produced in East Malaysia, were virtually ground

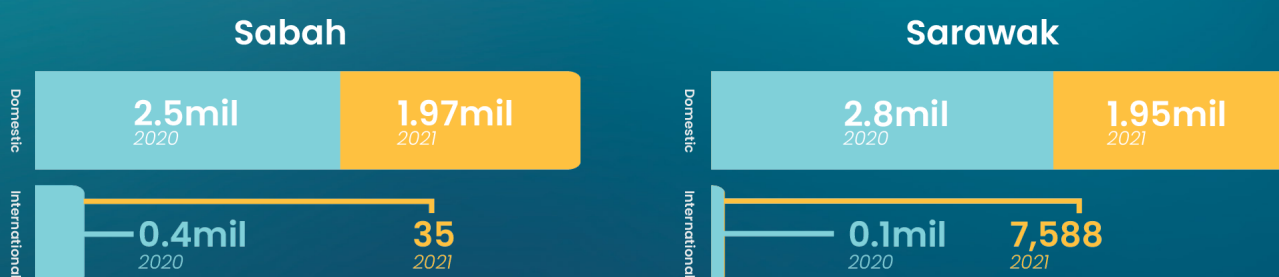
to a halt. Border closures and travel restrictions imposed across the world also meant that a sharp decline in both domestic and international passenger traffic in East Malaysia.

This downward trend continued in 2021: while Sabah saw 2.5 million domestic passengers in 2020, this figure was reduced to 1.97 million passengers in 2021. Similarly, Sarawak recorded 2.8 million domestic arrivals in 2020 that declined to 1.95 million passengers in 2021.

The most significant drop, however, was in the number of international arrivals to East Malaysia. In 2020, there were 0.4 million international visitors to Sabah. In 2021, the number of international passengers dropped drastically to just 35 people due to the suspension of direct international scheduled flights into Sabah. In neighbouring Sarawak, the number of international passengers stood at 0.1 million in 2020, which decreased to only 7,588 people in 2021.

Figure 5.1

Total Passenger Traffic in Sabah and Sarawak in 2021



Source: Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) Annual Report 2021

Table 5.1

Air Traffic Rights (ATRs) Awarded by MAVCOM to Local Carriers for Operations in Sabah and Sarawak from January to December 2021

Airlines	Sabah		Sarawak	
	Domestic	International	Domestic	International
AirAsia	1	2	1	0
AirAsia X	0	1	0	0
Malaysia Airlines*	1	6	2	3
MyJet Xpress	3	8	3	0
M Jets International	1	0	1	0
Raya Airways	1	0	0	0
World Cargo Airline	4	0	4	1
TOTAL	11	17	11	4

*Note: including MABKargo

Table 5.2

List of Licence and Permit Holders Operating in Sabah and Sarawak

Licence Type	Sabah		Sarawak	
	2020	2021	2020	2021
Aerodrome Operator (AOL)	-	-	1	-
Air Service Permit (ASP)	3	-	2	-
Ground Handling Licence (GHL)	1	2	3	2
TOTAL	4	2	6	2

5.1 Rural Air Services

The Commission oversees the Public Service Obligation (PSO) routes under the Rural Air Services (RAS) programme in accordance with Section 68 of the Malaysian Commission Act 2015 [Act 777]. RAS provides essential air services for local communities in Sabah and Sarawak in terms of facilitating the procurement of basic necessities, empowering small businesses, as well as enabling access to good education and medical needs.

In 2021, access to areas under the RAS programme continued to be impacted as the declaration of the state of emergency was in effect nationwide

from January to August 2021, as well as the implementation of the nationwide Full Movement Control Order (FMCO).

The FMCO was further extended to November 2021 in Sarawak to control the overall movement for the state's impending general election at that time.

SDMC which steered the management of the pandemic for the state, imposed temporary travel restrictions to all airlines, including MASwings, which resulted in reduced flight frequencies on certain routes in the first 10 months of 2021 with gradual

increase after the easing of travel restrictions in November 2021.

During the travel restriction period, airlines were only allowed to operate flights upon SDMC's approval. The restriction resulted in an overall reduction of service by MASwings with a total of 20,382 flights operated or 48 per cent of total pre-pandemic scheduled flights. The 24,234 flights operated in 2021 is 16 per cent lower compared to 2020, and this constitute 64 per cent of its planned RAS services for 2020. Additional weekly flight frequencies were added on Miri – Lawas (MYL-LWY), Miri – Limbang (MYL-LMN) and

Kuching – Limbang (KCH-LMN) due to cross border travel by land and sea being suspended between Brunei and Malaysia. The only means of travel to and from Limbang district is by air until Brunei reopens its borders on 1 August 2022. In addition, the Kota Kinabalu – Kudat – Sandakan (BKI-KUD-SDK) route has been suspended until further notice due to low demand.

The overall number of passengers also fell by 20 per cent, a total of 336,496 carried in 2021, compared to 420,997 in 2020.

However, travel demand improved after the easing of travel restrictions in November 2021. The total number of passengers increased by 9 per cent in the second half of 2021 (2H 2021), with December experiencing the highest growth, doubling its growth year-on-year (YoY).

Table 5.3

List of RAS Routes with Reduced Flight frequencies Operated by MASwings as of December 2021

SARAWAK (Internal)			
Routes	Aircraft	Frequency/week	Frequency/week (During MCO in 2021)
Miri - Mulu	ATR 72-500	14	7 to 12
Miri - Limbang	ATR 72-500	21	14 to 28
Miri - Bintulu	ATR 72-500	14	7
Miri - Sibu	ATR 72-500	28	14 to 21
Bintulu - Sibu	ATR 72-500	14	4 to 7
Kuching - Mulu	ATR 72-500	7	3 to 7
Kuching - Limbang	ATR 72-500	3	3
Miri - Lawas	Twin Otter	38	35 to 44
Limbang - Lawas	Twin Otter	2	2
Miri - Ba'kelalan	Twin Otter	3	3
Lawas - Ba'kelalan	Twin Otter	3	3
Miri - Bario	Twin Otter	14	14
Marudi - Bario	Twin Otter	7	7
Miri - Marudi	Twin Otter	24	9
Miri - Long Lellang	Twin Otter	3	3
Marudi - Long Lellang	Twin Otter	2	2
Miri - Long Akah	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Akah	Twin Otter	2	2
Bario - Ba'kelalan	Twin Otter	1	1
Sibu - Mukah	Twin Otter	3	2 to 3
Mukah - Miri	Twin Otter	7	7
Mukah - Bintulu	Twin Otter	2	2

SARAWAK (Internal)			
Routes	Aircraft	Frequency/week	Frequency/week (During MCO in 2021)
Mukah - Kuching	Twin Otter	28	21 (7 ATR & 14 Twin Otter)
Miri - Long Seridan	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Seridan	Twin Otter	2	2
Miri - Long Banga	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Banga	Twin Otter	2	2
Kuching - Tanjong Manis	Twin Otter	7	7
Bario - Long Seridan	Twin Otter	1	1
Bario - Long Lellang	Twin Otter	1	1

SABAH (Internal)			
Routes	Aircraft	Frequency/week	Frequency/week (During MCO in 2021)
Kota Kinabalu - Lahad Datu	ATR 72-500	35	21
Sandakan - Tawau	ATR 72-500	14	7
Kota Kinabalu - Labuan	ATR 72-500	28	21
Kota Kinabalu - Kudat	Twin Otter	2	-
Kudat - Sandakan	Twin Otter	2	-
Lahad Datu - Sandakan (Effective 1 May 2019)	ATR 72-500	14	7

SABAH/SARAWAK (Interstate)			
Routes	Aircraft	Frequency/week	Frequency/week (During MCO in 2021)
Miri - Labuan	ATR 72-500	35	14 to 21
Kota Kinabalu - Mulu	ATR 72-500	7	7
Kota Kinabalu - Limbang	Twin Otter	3	1 to 3
Kota Kinabalu - Lawas	Twin Otter	2	2

The Commission and Governance

As the regulator for economic and commercial matters related to civil aviation in Malaysia, MAVCOM upholds good governance to ensure robust and effective decision-making through adequate processes and policies. The Commission practices good governance through sound principles of management and strict adherence to the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771].

Powers of the Commission

To enable the Commission to uphold its functions efficiently and effectively, Act 771 confers the Commission powers, *inter alia*, to carry out all activities which appears to the Commission to be requisite, advantageous or convenient for or in connection with the performance of its functions; to cooperate or act in association with any Government agency, company, or individual; to require information of stakeholders in the civil aviation industry; to utilise the Commission's assets and appoint such agents, experts or consultants; to impose fees, costs or

charges for rendering its services; to formulate and implement human resource development and fund co-operation programmes; to grant loans and scholarships to employees of the Commission; and to manage information dissemination concerning matters of its functions.

Importantly, the Powers of the Commission ensures that MAVCOM is able to carry out its functions, whilst keeping its regulatory decisions consistent and impartial.

Membership of the Commission

The Commission is comprised of diverse, driven, and experienced Members who will chart its success through exemplary and knowledgeable leadership. The Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] states that the membership of the Commission shall consist of the Executive Chairman who shall be appointed by the Prime Minister.

Supporting the Executive Chairman are 2 representatives of the Federal Government comprising of the Secretary General of the Ministry of Transport (MOT), and the Director General of the Economic Planning Unit of the Prime Minister's Department.

The remaining Members of the Commission are made up of no less than 4 but not more than 6 other Members appointed by the Minister upon consultation with the Prime Minister.

Members of the Commission are highly regarded individuals chosen based on their skills and expertise, or capacity and professionalism in matters relating to economics, finance, aviation, business, administration, law, and any other areas that may be relevant to the roles and responsibilities of MAVCOM.

Code of Conduct

Under section 15 of Act 771, the Commission shall prescribe a code of conduct to be observed by the Members of the Commission and the Members of a committee.

The Commission acknowledges that adherence to Malaysian Aviation Commission (Code of Conduct) Regulations 2018 is essential in upholding good governance. It prescribes that a Member of the

Commission should always discharge their duties with upmost integrity by placing public interest in the highest regard. In line with this, each Member of the Commission and Members of a Committee are held accountable for their actions, and interactions with the Commission's stakeholders as their decisions are to be independent and free from external influence to avoid conflict of interest.

Commission Meetings

Act 771 requires a minimum of 3 Commission Meetings to be held annually.

In 2021, the Commission convened a total of 13 meetings, the details of which are as follows:

Date	Meeting
14 January 2021	01/2021 Commission Meeting
11 February 2021	02/2021 Commission Meeting
11 March 2021	03/2021 Commission Meeting
16 April 2021	04/2021 Commission Meeting
24 May 2021	05/2021 Commission Meeting
10 June 2021	06/2021 Commission Meeting
8 July 2021	07/2021 Commission Meeting
5 August 2021	08/2021 Commission Meeting
9 September 2021	09/2021 Commission Meeting
20 September 2021	Special 01/2021 Commission Meeting
7 October 2021	10/2021 Commission Meeting
17 November 2021	11/2021 Commission Meeting
22 December 2021	12/2021 Commission Meeting

Members of the Commission and their attendance at the 13 Commission Meetings in 2021 are listed below:

Date	Total Attendance
Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim	13/13
Datuk Isham Ishak	13/13
Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien ¹ (Ex officio Member of the Commission until 16 October 2022)	10/13
Datuk Seri Long See Wool ²	13/13
Dato' Fauziah Yaacob ³	13/13
Dato' Mah Weng Kwai ⁴	13/13
Hidah Misran (Alternate Member of the Commission for YBhg. Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien)	3/13

Committees of the Commission

In reference to section 12(1) of Act 771, the Commission may establish Committees it considers necessary and expedient to assist in executing the Commission's functions. The Commission may also elect any of its Members to be the Chairman of a Committee and appoint any person to be a Member of any Committee established.

Section 20(1) of Act 771 authorises the Commission to delegate its functions and powers to a Member of the Commission or a Committee, and such delegated functions and powers shall be performed and exercised in the name and on behalf of the Commission.

The following tables outlines the Committees formed by MAVCOM to date and an overview of each Committee's functions for 2021:

Audit & Risk Committee (ARC)	
Overview of the Committee's Functions	The ARC oversees the Commission's financial reporting, financial management, budgeting, internal controls, risk management, regulatory compliance, internal audits, and external audits on the Commission.
No. of Meetings held in 2021	4
Members & Attendance	Dato' Fauziah Yaacob (Chairman) ⁵ - 4/4 Datuk Nasir Ahmad - 4/4 Mohd Rashid Mohd Yusof - 4/4

¹ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien was conferred with Darjah Kebesaran Seri Mahkota Wilayah (SMW) on 1 February 2022. He is an ex officio Member of the Commission until 16 October 2022.

² Datuk Seri Long See Wool has been reappointed as a Member of the Commission on 1 March 2022.

³ Dato' Fauziah Yaacob vacated her office as Member of the Commission on 28 February 2022.

⁴ Dato' Mah Weng Kwai vacated his office as Member of the Commission on 28 February 2022.

⁵ Dato' Fauziah Yaacob vacated her office as Chairman of the ARC on 28 February 2022 and Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad was appointed as a Member of the LATRC on 16 June 2022.

Competition & Economics Committee (CEC)

Overview of the Committee's Functions	The CEC provides strategic guidance and recommendation to the Commission on any economic matters related to the civil aviation industry, aviation service market reviews, and competition guidelines. Moreover, the Committee oversees and evaluates the Management's recommendations on any matters carried out pursuant to the functions provided under Part VII (Competition) of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771], particularly those relating to investigations of or decisions on suspected infringement of prohibitions, applications for individual and block exemptions and applications regarding mergers or anticipated mergers.
No. of Meetings held in 2021	5
Members & Attendance	Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien (Chairman) ⁶ - 4/5 Datuk Seri Long See Wool - 5/5 Dato' Normah Osman ⁷ - 4/4 Dato' Mah Weng Kwai ⁸ - 5/5 Dr. Cassey Lee Hong Kim - 5/5

Consumer Protection Committee (CPC)

Overview of the Committee's Functions	The CPC provides strategic guidance in relation to consumer protection in the aviation industry and monitors and reviews the nature of complaints received by the Commission through periodic reports furnished to the Committee. The Committee also: - reviews, deliberates, and recommends changes to the Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 (MACPC); and - makes recommendations to the Commission on the appropriate financial penalty to be imposed on a provider of aviation service for non-compliance with the MACPC pursuant to section 69 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771].
No. of Meetings held in 2021	4
Members & Attendance	Datuk Seri Long See Wool (Chairman) - 4/4 Professor Emeritus Dato' Dr. Sothi Rachagan - 4/4 Associate Professor Dr. Ezlika Mohd Ghazali - 4/4

Licensing & Air Traffic Rights Committee (LATRC)

Overview of the Committee's Functions	The LATRC evaluates the Management's proposals, among others, pertaining to: - any application for Air Service Licences (ASL), Air Service Permits (ASP), Ground Handling Licences (GHL), and Aerodrome Operator Licences (AOL) prior to recommending to the Commission for final approval; and - the allocation of new and existing Air Traffic Rights (ATR) where there are insufficient rights and/or competitive bids for the said rights.
No. of Meetings held in 2021	13
Members & Attendance	Datuk Seri Long See Wool (Chairman) - 13/13 Dato' Fauziah Yaacob ⁹ - 13/13 Mohamad Radzuan Mazlan ¹⁰ - 7/7 Wee Hock Kee - 13/13

⁶ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien was conferred with Darjah Kebesaran Seri Mahkota Wilayah (SMW) on 1 February 2022. He is an ex officio Member of the Commission until 14 October 2022.

⁷ Dato' Normah Osman was appointed as a Member of the CEC on 21 June 2021.

⁸ Dato' Mah Weng Kwai vacated his office as a Member of the CEC on 28 February 2022.

⁹ Dato' Fauziah Yaacob vacated her office as a Member of the LATRC on 28 February 2022 and YBhg. Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad was appointed as a Member of the LATRC on 16 June 2022.

¹⁰ Encik Mohamad Radzuan Mazlan was appointed as a Member of the LATRC on 15 June 2021.

Legal, Regulatory & Dispute Resolution Committee (LRDC)

Overview of the Committee's Functions	The LRDC provides strategic legal guidance and recommendations to the Commission on any legal matter. Apart from that, the Committee also reviews, deliberates, contributes, and/or provides guidance on any proposed drafts of new laws, regulations, codes, and guidelines or any other forms of subsidiary legislations. The Committee oversees the conduct and disposition of all material litigation and regulatory inquiries or proceedings involving the Commission.
No. of Meetings held in 2021	10
Members & Attendance	Dato' Mah Weng Kwai (Chairman) ¹¹ - 10/10 Abdul Kadir Kassim - 5/10 Ragunath Kesavan - 9/10 Goh Keng Tat ¹² - 3/3

Nomination & Remuneration Committee (NRC)

Overview of the Committee's Functions	The NRC assesses candidates for appointment of Committee Members and Senior Management with the consideration of their experience, qualification, and attributes. The Committee also formulates and evaluates remuneration and emolument packages for the Senior Management as well as determines the bonus quantum for all employees including the Senior Management.
No. of Meetings held in 2021	1
Members & Attendance	Dato' Fauziah Yaacob (Chairman) ¹³ - 1/1 Dato' Razali Mohamad ¹⁴ - 1/1 Badariah Abdul Jalil ¹⁵ - 1/1

¹¹ Dato' Mah Weng Kwai vacated his office as Chairman of the LRDC on 28 February 2022.

Datuk Roger Tan Kor Mee was appointed as Chairman of the LRDC on 16 June 2022.

¹² Goh Keng Tat was appointed as a Member of the LRDC on 20 September 2021.

¹³ Dato' Fauziah Yaacob vacated her office as the Chairman of the NRC on 28 February 2022.

Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad was appointed as the Chairman of the NRC on 16 June 2022.

¹⁴ Dato' Razali Mohamad was appointed as a Member of the NRC on 21 June 2021.

¹⁵ Badariah Abdul Jalil was appointed as a Member of the NRC on 9 September 2021.



Members of The Commission



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim is MAVCOM's Executive Chairman and was appointed on 4 May 2020. He was previously appointed as Commissioner of MAVCOM on 1 March 2016, while serving in his capacity as the Secretary-General of the Ministry of Transport (MOT) until 6 January 2019. He had also served as the Director-General of Legal Affairs in the Prime Minister's Department, Secretary-General of the Ministry of Domestic Trade and Consumers Affairs and Secretary-General of the Ministry of Human Resources. Prior to his retirement from the Malaysian Civil Service in November 2019, he served as the Secretary-General of the Ministry of Federal Territories.

Datuk Seri Hj. Saripuddin holds a Bachelor of Economics (Hons.) from the University of Malaya, Advanced Diploma in Public Management from the National Institute of Public Administration (INTAN) and a Master of Business Administration (MBA) degree in Corporate Finance from the University of Hartford, Connecticut, USA.

Datuk Isham Ishak

Datuk Isham Ishak is the current Secretary-General of the Ministry of Transport (MOT). He was previously the Secretary-General of the Ministry of Tourism, Arts and Culture (MOTAC), as well as the Secretary-General [and prior to this, the Deputy Secretary-General (Trade)] of the Ministry of International Trade and Industry (MITI).

Datuk Isham's career in the government sector started in 1994 in MITI, where he served in several divisions related to international and regional aspects of trade and industry such as the World Trade Organisation (WTO), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) and Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). He also served as the Minister Counsellor at the MITI Washington D.C. Office for 5 years. Datuk Isham has also previously held the position of Deputy Chief Executive Officer (and prior to this, the Chief Operating Officer) of the Small and Medium Enterprise Corporation Malaysia (SME Corp. Malaysia).

Datuk Isham holds a Master of Arts (MA) degree in Strategic Management from Claremont Graduate University, USA and has also attended the Oxford Advanced Management and Leadership Programme at the Oxford University, United Kingdom, as well as the Harvard Advanced Management Programme at Harvard Business School, USA.



Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien

(Ex officio Member of the Commission until 14 October 2022)

Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien was appointed the Director General of the Economic Planning Unit (EPU) from the Prime Minister's Department (PMD) on 14 February 2020. Prior to this role, he served as the Secretary-General for the Ministry of Economic Affairs (MEA) on 22 October 2018, before the change in the Government administration and restructuring of ministries and agencies. Before his appointment as Secretary-General, he served as Deputy Director General (Policy) of the EPU, under the PMD from 21 August 2017 to 21 October 2018, before the EPU was dissolved following the establishment of the MEA. Datuk Seri was also responsible for preparing the Mid-Term Review of the Eleventh Malaysia Plan, namely on the inclusive development and well-being, regional development, and human capital. He was also responsible for the overall preparation of the Twelfth Malaysia Plan, 2021-2025.

Previously, Datuk Seri served as the Deputy Secretary-General (Management) for the Ministry of Health from January 2015 to August 2017.

He oversaw administrative, human resource and training matters related to public health service throughout Malaysia. He also was in the Public-Private Partnership Unit (UKAS), under the PMD as the Senior Director of the Policy and Development Section (April-December 2010) and the Director of the Corridor Development Section (2009-2010). Throughout his tenure in UKAS, he was responsible for formulating, implementing and monitoring the implementation of policies, strategies, programmes/projects of the Public-Private Partnership and the development of the 5 economic development regions/corridors.



Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien

(Ex officio Member of the Commission until 14 October 2022) (continued)

Datuk Seri graduated with a Bachelor's degree in Economics from the University of Malaya and a Master's Degree in Economics from the National University of Malaysia. He also holds a Diploma in Public Management from the INTAN. Furthermore, he sits on several Councils and Board of Directors such as Iskandar Regional Development Authority (IRDA), East Coast Economic Region Development Council (ECERDC), Sabah Economic Development and Investment Authority (SEDIA), Sarawak Regional Corridor Development Authority (RECODA), Unit Peneraju Agenda Bumiputera (TERAJU), Majlis Amanah Rakyat (MARA), Ekuiti Nasional Berhad (EKUINAS), MyHSR Corporation (MyHSR Corp), Putrajaya Corporation (PPJ), Johor Corporation (JCorp) and Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP).

Datuk Seri Long See Wool

(Reappointed as a Member of the Commission on 1 March 2022)

Datuk Seri Long See Wool has spent more than 34 years serving in the Ministry of Transport (MOT) where he specialised in aviation. During his time with the Ministry, he served as an Assistant Secretary (Air Transport) and Principal Assistant Secretary (Airport Development) of the Aviation Division. He was subsequently appointed as Under Secretary (Aviation) of the Aviation Division from 16 May 2002 to 1 November 2006 and was then appointed as the Deputy Secretary-General (Planning).

His most recent position was Secretary-General of the MOT, which he held just prior to his retirement in 2014. Datuk Seri Long holds degrees and diplomas from the University of Malaya and National Institute of Public Administration (INTAN).



Dato' Mah Weng Kwai

(Member of the Commission until 28 February 2022)

Dato' Mah Weng Kwai, a former judge retired from the High Court of Malaya and the Court of Appeal in 2015. He was appointed a Member of the Judicial Appointments Commission from 2018 to 2022 and Commissioner with the Human Rights Commission of Malaysia (SUHAKAM) from 2016 to 2022.

Dato' Mah was the President of the Malaysian Bar (2001-2003) and President of Law Association for Asia and the Pacific (LAWASIA) (2006-2008). He is presently a consultant in the law firm of MahWengKwai & Associates, and he is an Arbitrator on the panel of the Asian International Arbitration Centre (AIAC). In 2020, he was appointed an independent Director of the Securities Industry Dispute Resolution Centre (SIDREC) and is currently the Chairman of SIDREC.

Dato' Mah was called to the English Bar as a Barrister-at-Law in 1971 and to the Malaysian Bar as an Advocate and Solicitor in 1972. He also holds a Master of Laws degree from the University of Sydney, Australia where he was a Fellow of the Senate.



Dato' Fauziah Yaacob

(Member of the Commission until 28 February 2022)

Dato' Fauziah Yaacob currently sits on the Board of Directors of Prokhas Sdn. Bhd. and has served the Federal Investment Managers Malaysia (FIMM). Her time with the civil service has seen her taken up several roles in the Ministry of Finance, Ministry of Education, and MOT. Her most recent role prior to her retirement from the civil service in 2015 was as Deputy Secretary-General of Treasury (Investment).

Dato' Fauziah also spent time as a Senior Manager of Kuala Lumpur International Airport Berhad from 1993 to 1996. She holds degrees and diplomas from a range of institutions including the University of Liverpool, University of Malaya and National Institute of Public Administration (INTAN).



Datuk Roger Tan Kor Mee

(Effective from 8 June 2022)

Datuk Roger Tan Kor Mee is a senior lawyer. Called to the Malaysian and Singapore Bars in 1989, he was earlier admitted to the English Bar as a barrister of the Honourable Society of Gray's Inn, London in 1988. He holds a Bachelor of Laws (Honours) degree from Queen Mary College, University of London and a Master of Laws degree from the National University of Singapore.

He was a senior partner of Kuala Lumpur based law firm, Messrs Nik Saghir & Ismail from 1993 to 2009. Since 2010, he has been the managing partner of Messrs Roger Tan & Partners.

Datuk Roger had been elected to serve in the Bar Council between 2004 to 2009 and 2018 to 2023. He had also served as a Member of the Advocates and Solicitors Disciplinary Board for 2 terms (2013-2015 and 2017-2019).

Datuk Roger is no stranger to public service. He has served as an external legal consultant to the Johor government and several federal statutory bodies. In the 2000s, he helped the Ministry of Housing and Local Government pro bono to revamp the housing development laws as well as laws relating to solid waste management and public cleansing.

Datuk Roger was a Commissioner of the National Water Services Commission (SPAN) between June 2009 to May 2017. Between March 2009 to March 2015, he was also appointed as a Board Member of Solid Waste Management and Public Cleansing Corporation (SWCorp).

In July 2019, the then Minister of Home Affairs had also appointed him as a Member of the Task Force set up to investigate the disappearances of Pastor Raymond Koh and Amri Che Mat.

In July 2015, Datuk Roger was appointed and later reappointed by the Minister of Housing and Local Government to serve as a President of the Strata Management Tribunal until June 2022.

Datuk Roger is also currently a trustee of the Tunku Abdul Rahman College (TARC) Education Foundation.



Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad

(Effective from 8 June 2022)

Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad was previously the Chief Executive Officer (CEO) of Retirement Fund (Incorporated) (KWAP) from May 2013 until October 2018. Prior to this, he had served as the General Manager, Treasury Department of the Employees Provident Fund (EPF) from October 2007 until April 2013. Dato' Wan Kamaruzaman started his working career with Maybank in 1981, mostly at Treasury Department with 2 overseas posting at Hamburg, Germany and London, United Kingdom as Treasury Manager and Chief Dealer. After leaving Maybank in 1994, he served as CEO and Director with several companies within the Affin Group until 2005. He then briefly served Kemuncak Facilities Management Sdn. Bhd. and Izoma (M) Sdn. Bhd. as Executive Director of Finance until 2007.

Dato' Wan Kamaruzaman was appointed as the first Chairman of the Institutional Investors Council which was established in 2015 to represent the collective interest of institutional investors in the Malaysian financial market. He was also an advisory Committee Member of the FTSE4Good Index (based in London) from 2015 to 2019. His contribution towards enhancing corporate governance practices in Malaysia earned him a special recognition award from Minority Shareholders Watchdog Group (MSWG).

Dato' Wan Kamaruzaman is also a Board of Director at several public listed companies namely Malaysian Resources Corporation Berhad (MRCB), Bermaz Auto, Al-Aqar Healthcare REIT and Al-Salam REIT. Additionally, he is an Investment Panel Member of EPF and Chairman of Iris Capital Partners, in addition to holding directorship at Mudarabah Innovation Fund Investment Ltd. (MIFIL), Global LNG Sdn. Bhd., IPlus Technologies Sdn. Bhd., Massive Equity Sdn. Bhd., and Malaysia Convention & Exhibition Bureau (MyCEB). Most recently, he was appointed as Director at Bank of America Malaysia Berhad in July 2022.

He holds a Bachelor of Economics (Analytical Economics) Hons. degree from University Malaya and is a Chartered Banker.



Hidah Misran

(Alternate Member for Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien)

Puan Hidah Misran was appointed as Director of Infrastructure and Public Facilities Division (BINFRA), Economic Planning Unit (EPU), the Prime Minister's Department (PMD) on 3 February 2020. Her responsibilities include planning, evaluating, monitoring and reviewing policies on roads, rail, airports, ports as well as other public utilities that provide support to other sectors in assisting economic growth.

Previously, she served as Deputy Director in the same Division from 2016 until 2018. Puan Hidah also held the position of Deputy Director of Equity Division (formerly known as the Distribution Division) from 2014 until 2016 and the Director of the International Cooperation Division, EPU from 2012 until 2014.

Puan Hidah holds a Bachelor of Business Management from Lamar University, Texas, USA and a Master's degree in Business Management at University Putra Malaysia (UPM). She also holds a Diploma in Public

Management from the National Institute of Public Administration (INTAN). In addition, she is currently serving as a Board Member of GIATMARA Sdn. Bhd. and was previously a Board Member of the Malaysian Pepper Board (MPB).





Senior Management

**Group picture of MAVCOM Senior Management team of 2022. From front left to right: Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim (Executive Chairman) and Raja Azmi Raja Nazuddin (Chief Operating Officer). From back left to right: Jaffar Derus Ahmad (Director, Aviation Development) and Pushpalatha Subramaniam (Director, Consumer Affairs).*

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Executive Chairman

Profile of Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim can be found on page 35 of this Annual Report.



Raja Azmi Raja Nazuddin

Chief Operating Officer

Raja Azmi is currently MAVCOM's Chief Operating Officer, leading the management team in its industry development and regulatory efforts. Prior to his appointment, he was the Group Chief Executive Officer and Chief Financial Officer of Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Raja Azmi was also the Executive Director and Group Chief Financial Officer of a leading real estate and property company, UDA Holdings Berhad.

He started his career in 1987 with Coopers & Lybrand Malaysia and later worked in Malaysian Tobacco Company Berhad as an Internal Auditor and Marketing Consultant. His other work experience includes serving as Chief Executive Officer/Managing Director of Zelan Berhad, Group Finance Director of UEM Group Berhad and Executive Director of Time Engineering Berhad. He also held positions as the Chief Financial Officer of Tronoh Consolidated Malaysia Berhad and Group Financial Controller of Sapura Telecommunications Berhad.

Raja Azmi is a Member of the Malaysian Institute of Certified Public Accountants (MICPA) and the Malaysian Institute of Accountants (MIA). He holds a Master of Business Administration (MBA) degree from the University of Bath, United Kingdom.



Pushpalatha Subramaniam

Director, Consumer Affairs

Pushpalatha Subramaniam heads the Consumer Affairs Department in MAVCOM. In 2015, Pushpa was part of the establishment on the Malaysian Aviation Commission for Malaysia. She has been instrumental in establishing the first Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC) in 2016 in Malaysia, a regulation to protect travellers in the civil aviation industry.

Under her leadership, she had led the implementation of various consumer awareness and education initiatives, empowering travellers with information on their travel rights under the MACPC. In addition, her team has consistently achieved more than 90 per cent resolution of consumer complaints since the first year of MAVCOM's operation.

Pushpa also leads the development of the Airports Quality of Service (QoS) Framework and oversees the implementation of the Framework with the aim of enhancing passenger's convenience and comfort, more importantly ensuring efficiencies at airports in Malaysia. The QoS has been implemented at both the terminals at KLIA and work is still in progress for other airports in Malaysia.



Prior to this, she was the Senior Vice President in charge of customer experience in Malaysia Airlines (MAS) and later, Head of Customer Experience with Standard Chartered Malaysia.

Pushpa has more than 27 years of experience in the airline industry with niche expertise in managing consumer affairs. Pushpa holds a Bachelor's in Business Administration (BBA) degree from the Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. She also spent 5 years on the Board of the Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) and is a Member of the International Aviation Women's Association (IAWA).

Germal Singh Khera

Aviation Development

(Effective until 30 June 2021)



Germal Singh Khera led the Aviation Development team in MAVCOM as a Director until 28 February 2020. He was then appointed by the Commission as an Advisory Consultant of Aviation Development from 1 March 2020 until 30 June 2021. His time in the aviation industry includes 34 years with Malaysia Airlines (MAS), with his last position as the Senior Vice President of International and Government

Affairs. Germal joined AirAsia Berhad in 2014 as Head of Regulatory and Airport Relations.

Germal has also served on a range of aviation committees and agency boards, including as a committee member of the International Air Transport Association (IATA), Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) Aeropolitical Committees, Oneworld Management Committee and the Chairman of the Board of Airline Representatives in Malaysia. He holds a Bachelor of Arts (BA) degree in Economics from the University of Malaya and a Master of Business Administration (MBA) degree in Marketing from the University of London, United Kingdom.



Dato' Che Azmi Murad

Director, Aviation Development

(Effective from 3 May 2021 – 31 Mar 2022)

such operation, management, maintenance and development of airports. His 30 years journey with MAHB culminated with his appointment as Chief Operating Officer (COO) effective 1 October 2020 until 4 March 2021.

During his stint at MAHB, Dato' Azmi was instrumental in the opening of KL International Airport (KLIA) in 1998 and managed its operations for many years. Prior to his most recent position as the COO of MAHB, he served as an Executive Director of the group's wholly owned subsidiary, Istanbul Sabiha Gökçen International Airport Investment Development and Operation Inc. in Turkey.

Dato' Azmi has also previously held other key positions covering different portfolios, such as the General Manager of Sepang International Circuit in 2000 and the General Manager of Corporate Communications at MAHB. He was also the Chairman of the Airports Council International (ACI) World Facilitation and Services Standing Committee until November 2011 and had also sat on the board of Tourism Malaysia. In addition, Dato' Azmi was a Committee Member of the Kuala Lumpur Tourism Development Council (KLTDCC), as well as the Joint Malaysia-Singapore Business Council (MSBC) Tourism and Hospitality Committee.

Dato' Che Azmi Murad joined MAVCOM as the Director of Aviation Development team in May 2021 until March 2022. Dato' Azmi previously joined the Department of Civil Aviation in 1970, now known as the Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM), as an Air Traffic Controller. He then moved on to become Airport Manager, prior to the corporatisation of the airport operation in 1992.

Post-corporatisation, Dato' Azmi continued his role as Airport Manager with Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). This kick-started his long-standing career with MAHB in various capacity involving core businesses

Jaffar Derus Ahmad

Director, Aviation Development

(Effective from 21 June 2022)

Encik Jaffar Derus Ahmad joined MAVCOM in June 2022, heading the Aviation Development Department.

Jaffar has over 31 years of in-depth experience across vast areas in the aviation industry. His career in aviation started in 1988 when he was employed as a Fuel Accounts Administrator for WestAir Commuter Airlines (doing business as United Express), a regional airline based in California,



Jaffar Derus Ahmad

Director, Aviation Development

(Effective from 21 June 2022) (continued)

United States. He continued his career in aviation when he joined Malaysia Airline System Berhad (MAS) in 1993 as a Business Development Controller. His journey in MAS, which was subsequently known as Malaysia Airlines Berhad (MAB), then evolved in managing different areas of expertise, including but not limited to network development, government and international relations, ground handling, airline alliances, and airport operations.

His last position at MAB was Head of Government Relations, which he held since September 2015 until his retirement in November 2021. He was

responsible for the development, implementation, and management of strategic relationships with government officials and regulatory authorities, at both national and international levels. His other work experience includes stints at the Kuala Lumpur Commodity Exchange (KLCE), Technology Resources Industries Berhad (TRI), and United Malayan Banking Corporation Berhad (UMBC), which is now known as RHB Bank Berhad.

He holds a Bachelor of Science in Business Administration (Accounting) degree from California State University, Fresno, United States.

Dr. Wan Khatina Nawawi

Economics

(Effective from 3 Jan 2022)

Dr. Wan Khatina Nawawi was the Director of Economics at MAVCOM. Previously the Director of Research at the Khazanah Research Institute, Khatina has a strong background in research and economics and has held various notable senior positions, being a former Economic Advisor to the Malaysia Competition Commission (MyCC), a Director of Research and Investment Strategy at Khazanah Nasional Berhad and a Senior Regional Economist at the National Economic Action Council (NEAC) of the Prime Minister's Department. She was also a Regional Economist at SG Research, part of the Société Générale Banking Group.

Khatina graduated with a Bachelor of Commerce in Asian Economies and Economics History from the University of Melbourne, possesses a Master of Business Administration (MBA) specialising in Strategy and Public Sector Management from Melbourne Business School; an MPA from Harvard University; Master of Arts (MA) in Economics for Competition Law and PhD in Competition Law from King's College London.





Financial Statement



CERTIFICATE OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS OF MALAYSIAN AVIATION COMMISSION FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2021

Certificate on the Audit of the Financial Statements

Opinion

I have authorised a private audit firm pursuant to subsection 7(3) of the Audit Act 1957 [Act 62] to undertake an audit of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission. The financial statements comprise the Statement of Financial Position as at 31 December 2021 of the Malaysian Aviation Commission and the Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual for the year then ended, and notes to the financial statements, including a summary of significant accounting policies, as set out on pages 4 to 23.

In my opinion, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Malaysian Aviation Commission as at 31 December 2021, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with the Malaysian Public Sector Accounting Standards (MPSAS) and the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] and the Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 [Act A1559] requirements.

Basis for Opinion

The audit was conducted in accordance with the Audit Act 1957 and the International Standards of Supreme Audit Institutions. My responsibilities under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of my certificate. I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion.

Independence and Other Ethical Responsibilities

I am independent of the Malaysian Aviation Commission and I have fulfilled my other ethical responsibilities in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions.

Information Other than the Financial Statements and Auditor's Certificate Thereon

The Commissioners of the Malaysian Aviation Commission is responsible for the other information in the Annual Report. My opinion on the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission does not cover the other information than the financial statements and Auditor's Certificate thereon and I do not express any form of assurance conclusion thereon.

Responsibilities of the Commissioners for the Financial Statements

The Commissioners is responsible for the preparation of Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission that give a true and fair view in accordance with the Malaysian Public Sector Accounting Standards (MPSAS) and the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] and the Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 [Act A1559] requirements. The Commissioners is also responsible for such internal control as the Commissioners determine is necessary to enable the preparation of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, the Commissioners is responsible for assessing the Malaysian Aviation Commission's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

My objectives are to obtain reasonable assurance about whether the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an Auditor's Certificate that includes my opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with the International Standards of Supreme Audit Institutions, I exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the audit. I also:

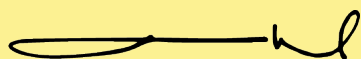
- a. identify and assess the risks of material misstatement of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control;
- b. obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Malaysian Aviation Commission's internal control;

- c. evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by the Commissioners;
- d. conclude on the appropriateness of the Commissioners use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Malaysian Aviation Commission's ability to continue as a going concern. If I conclude that a material uncertainty exists, I am required to draw attention in my Auditor's Certificate to the related disclosures in the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission or, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of Auditor's Certificate. However, future events or conditions may cause the Malaysian Aviation Commission to cease to continue as a going concern; and
- e. evaluate the overall presentation, structure and content of the Financial Statements of the Malaysian Aviation Commission, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

The Commissioners has been informed regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that I have identify during the audit.

Other Matters

This certificate is made solely to the Commissioners of the Malaysian Aviation Commission in accordance with the Malaysian Aviation Commission Act 2015 [Act 771] and the Malaysian Aviation Commission (Amendment) Act 2018 [Act A1559] requirements, and for no other purpose. I do not assume responsibility to any other person for the content of this certificate.



(RUSNI BINTI MOHAMED)
ON BEHALF OF AUDITOR GENERAL

PUTRAJAYA
20 OCTOBER 2022



Statement by The Executive Chairman and a Commissioner

We, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim and Dato' Wan Kamaruzaman Bin Wan Ahmad, being the Executive Chairman and a Commissioner of the **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** respectively, do hereby state that in the opinion of the Commissioners, the accompanying Financial Statements which comprises the Statement of Financial Position, Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual together with the notes to the Financial Statements, are drawn up so as to give true and fair view of the state of affairs of the **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** as at **31 DECEMBER 2021** and of the results of its operations as well as changes to its financial position for the period ended on that date.

On behalf of the Malaysian Aviation Commission,



DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM
Executive Chairman

Date : 19 OCT 2022
Kuala Lumpur



DATO' WAN KAMARUZAMAN BIN WAN AHMAD
Commissioner

Date : 19 OCT 2022
Kuala Lumpur

Statutory Declaration

STATUTORY DECLARATION BY THE OFFICER PRIMARILY RESPONSIBLE FOR THE FINANCIAL MANAGEMENT OF THE MALAYSIAN AVIATION COMMISSION

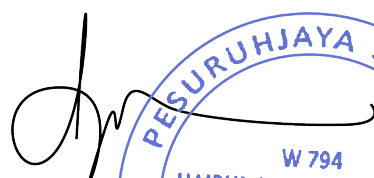
I, Abdul Kadir Bin Mohamed Abd Salam, the officer primarily responsible for the accounting records and financial management of **MALAYSIAN AVIATION COMMISSION** do solemnly and sincerely declare that the Financial Statements comprises of Statement of Financial Position, Statement of Financial Performance, Statement of Changes in Net Assets, Statement of Cash Flows and Statement of Comparison of Budget and Actual together with the notes to the Financial Statements are, to the best of my knowledge and belief, correct and I make this solemn declaration conscientiously believing the same to be true, and by virtue of the provisions of the Statutory Declaration Act, 1960.



ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Subscribed and solemnly declared by the above named at Kuala Lumpur on 19 OCT 2022.

Before me:



COMMISSIONER FOR OATHS
Suite 2B-10-1, 10th Floor, Block 2B,
Plaza Sentral, Jalan Stesen Sentral 5,
Kuala Lumpur Sentral, 50470 Kuala Lumpur
Tel: (03) 2260 5388

Statement of Financial Position

As at 31 December 2021

	Note	2021 RM	2020 RM
Non-current assets			
Property and equipment	5	107,070	151,722
Intangible assets	6	285,462	352,807
Total non-current assets		392,532	504,529
Current assets			
Cash and cash equivalents	7	36,612,312	42,051,844
Fees receivables	8	2,772,882	1,747,785
Deposits, prepayments and other receivables	9	1,943,460	4,544,976
Total current assets		41,328,654	48,344,605
Total assets		41,721,186	48,849,134
Reserve			
Accumulated surplus		40,247,710	44,975,501
		40,247,710	44,975,501
Non-current liabilities			
Deferred income	10	-	666,000
		-	666,000
Current liabilities			
Deferred income	10	666,000	2,664,000
Other payables and accruals	11	776,999	457,140
Provision for taxation		30,477	86,493
Total current liabilities		1,473,476	3,207,633
Total liabilities		1,473,476	3,873,633
Total reserve and liabilities		41,721,186	48,849,134

Statement of Financial Performance

For the Financial Year Ended 31 December 2021

	Note	2021 RM	2020 RM
income			
Non-exchange transactions	Regulatory Services Charge	5,111,050	11,481,196
	Penalties	3,805,886	1,685,804
Exchange transactions	Interest income	830,052	1,273,717
	Gain on disposal of assets	997	1,346
	Other income	487	1,510
Total income		9,748,472	14,443,573
Amortisation of Public Service Fund	12	190,854,432	202,566,499
		200,602,904	217,010,072
Operating Expenditures			
Staff cost	13	(10,151,755)	(13,921,504)
Other expenditures	14	(4,126,417)	(10,481,946)
Total operating expenditures		(14,278,172)	(24,403,450)
Public Service Fund expenditure	12	(190,854,432)	(202,566,499)
Deficit before tax		(4,529,700)	(9,959,877)
Tax expense	15	(198,091)	(306,054)
Deficit After Tax		(4,727,791)	(10,265,931)

Statement of Changes in Net Assets

For the Financial Year Ended 31 December 2021

	2021 RM	2020 RM
Accumulated Surplus		
As at 1 January	44,975,501	55,241,432
Deficit after tax for the year	(4,727,791)	(10,265,931)
As at 31 December	40,247,710	44,975,501

Statement of Cash Flows

For the Financial Year Ended 31 December 2021

		2021	2020
		RM	RM
Cash Flows from Operating Activities			
Deficit before tax		(4,529,700)	(9,959,877)
	Provision for doubtful debt	(2,128,735)	2,264,496
	Depreciation of property and equipment	76,219	556,490
Adjustments for	Amortisation of intangible assets	226,875	242,289
	Gain on disposal of assets	(997)	(1,346)
Operating (deficit)/surplus before working capital changes		(6,356,338)	(6,897,948)
	Fees receivables	1,103,638	4,786,747
Changes in	Deposits, prepayments and other receivables	2,601,516	(2,709,971)
working capital	Other payables and accruals	319,859	(407,389)
	Deferred income	(2,664,000)	3,330,000
Cash flows used in operation		(4,995,325)	(1,898,561)
Tax paid		(254,107)	(255,348)
Net cash flows used in operating activities		(5,249,432)	(2,153,909)
Cash flows from investing activities			
Purchase of property and equipment		(31,570)	(4,727)
Purchase of intangible assets		(159,530)	(118,169)
Proceeds from disposal of assets		1,000	1,349
Net cash flows used in investing activities		(190,100)	(121,547)
Net decrease in cash and cash equivalents		(5,439,532)	(2,275,456)
Cash and cash equivalents brought forward		42,051,844	44,327,300
Cash and cash equivalents carried forward		36,612,312	42,051,844

Statement of Comparison of Budget and Actual

For the Financial Year Ended 31 December 2021

2021	Budget Amount			
	Original	Final	Actual Amount	Variance
Income	RM	RM	RM	RM
Public Service Fund	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Total	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Expenditure				
Public Service Fund Expenditure	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Total	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-

2020	Budget Amount			
	Original	Final	Actual Amount	Variance
Income	RM	RM	RM	RM
Public Service Fund	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Total	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Expenditure				
Public Service Fund Expenditure	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Total	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-

MAVCOM has commenced the management of Public Service Fund from 1 January 2018 as stipulated in Section 27 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771).

Notes to the Financial Statement

For the Financial Year ended 31 December 2021

1. General Information

The Malaysian Aviation Commission (“MAVCOM” or “Commission”) was established on 1 March 2016 under the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771) and the Malaysian Aviation Commission Act 2018 (Amendment) (Act A1559) to act as an independent entity to regulate economic and commercial matters related to civil aviation in Malaysia.

The registered office of MAVCOM is located at Level 19, Menara 1 Sentrum, 201 Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur.

The financial statements of MAVCOM are presented in Ringgit Malaysia (RM). The financial statements were authorised for issue by the Commissioners on 16 June 2022.

2. Basis of Preparation

The financial statements have been prepared in accordance with accrual basis Malaysian Public Sector Accounting Standards (MPSAS).

The financial statements have been prepared in accordance with accrual basis under the historical cost convention except as disclosed in the summary of significant accounting policies. The cash flows statement is prepared using the indirect method.

The preparation of financial statements in conformity with the MPSAS requires the use of certain critical accounting estimates. It is also required for the management to exercise its judgement in the process of applying MAVCOM’s accounting policies. Areas involving a higher degree of judgement or complexity are disclosed in Note 4.

3. Significant Accounting Policies

3.1 Property and equipment

Property and equipment are initially stated at cost. The cost of an item of property and equipment initially recognised comprises its purchase price and any cost that is directly attributable to bringing the asset to the location and condition necessary for it to be capable of operating in the manner intended by management.

The cost of an item of property and equipment valued at more than RM2,000 is recognised as an asset when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to MAVCOM and the cost of the item can be measured reliably. After initial recognition, property and equipment are stated at cost less accumulated depreciation and accumulated impairment losses, if any.

MAVCOM adds to the carrying amount of an item of property and equipment the cost of replacing parts of such an item when that cost is incurred if the replacement part is expected to provide incremental future benefits to MAVCOM. The carrying amount of the replaced part is derecognised. All other repairs and maintenance are charged to statement of income during the period in which they are incurred.

3.1 Property and equipment (continued)

All property and equipment are depreciated using the straight-line method to allocate the cost of assets less their residual values over their estimated useful lives. The estimated useful lives range as follows:

Renovations	3 years
Motor vehicles	5 years
Furniture, fixtures, and office equipment	5 years
Computer equipment	3 years

The assets' residual values, useful lives and depreciation methods are reviewed, and adjusted prospectively if appropriate, if there is an indication of a significant change since the last annual reporting date.

Property and equipment are impaired whenever there are indicators that it may be impaired. The policy for recognition and measurement of impairment is in accordance with Note 3.3.

Gain or loss on disposal of an item of property and equipment is determined by comparing the proceeds from the disposal with the carrying amount of property and equipment and is recognised in the statement of income.

3.2 Intangible assets

Acquired computer software are capitalised as intangible assets and stated at cost. The cost of computer software initially recognised comprises its purchase price and related cost that bring the specific software to its intended use by management. Intangible assets under development are classified as work-in-progress and will be transferred to computer software upon completion.

After the initial recognition, the costs are amortised over the estimated useful lives of three (3) years and are recorded at cost less accumulated amortisation and accumulated impairment, if any.

Cost associated with computer software licences are recognised as expenditures, when incurred.

The intangible assets' residual values, useful lives and amortisation methods are reviewed, and adjusted prospectively if appropriate, if there is an indication of a significant change since the last annual reporting date.

Intangible assets are impaired whenever there are indicators that it may be impaired. The policy for recognition and measurement of impairment is in accordance with Note 3.3.

Gain and loss on disposal of an item of intangible assets is determined by comparing the proceeds from the disposal with the carrying amount of intangible asset and is recognised in the statement of income.

3.3 Impairment of non-financial assets

An impairment loss arises when the carrying amount of MAVCOM's asset exceeds its recoverable amount. If any such indication exists, MAVCOM estimates the recoverable amount of the asset.

The recoverable amount of an asset is the higher of its fair value less costs to sell and the value in use. MAVCOM determines the fair value less cost to sell of an asset in hierarchy based on: (i) price in a binding sale agreement; (ii) market price traded in active market; and (iii) estimate of market price using the best available information. The value in use is estimated by discounting the net cash inflows (by an appropriate discount rate) of the asset, using reasonable and supportable management's budget and forecasts of five years and extrapolation of cash inflows for period beyond the five-year forecast or budget.

3.3 Impairment of non-financial assets (continued)

The impairment loss is recognised to statement of income. Non-financial assets that suffered an impairment are reviewed for possible reversal of the impairment at each reporting date and any subsequent increase in recoverable amount is recognised in statement of income, subject to the limit that the revised carrying amount does not exceed the amount that would have been determined had no impairment loss been recognised previously.

3.4 Cash and cash equivalents

Cash equivalents are held for the purpose of meeting short-term cash commitments rather than for investment or other purposes. Cash and cash equivalents comprise cash on hand and deposits held at call with financial institutions which are readily convertible to a known amount of cash and subject to an insignificant risk of changes in value.

3.5 Income tax

A current tax for current period and prior periods, to the extent unpaid, is recognised as a current tax liability. If the amount is already paid in respect of current and prior periods exceeds the amount due for those periods, the excess is recognised as a current tax asset. A current tax liability/(asset) is measured at the amount MAVCOM expects to pay/(recover) using tax rates and laws that have been enacted or substantially enacted by the reporting date.

3.6 Provisions

Provisions are recognised when MAVCOM has a present legal or constructive obligation as a result of past events, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and a reliable estimate of the amount can be made.

3.7 Income recognition

Income from non-exchange transactions

Non-exchange transactions are recognised as an asset when there is a future economic benefit or service potential expected to flow in an entity, it is due to past events and the fair value of the assets can be measured reliably. Non-exchange transaction recognised as assets shall be recognised as income, except to the extent that liabilities are also recognised in respect of the same inflows as deferred in the Statement of Financial Position. When the obligation of a liability has been met, the entity shall reduce the carrying amount of the recognised liability and recognise the amount of income equivalent to the deduction. Income from non-exchange transactions are as follows:

(a) Regulatory Services Charge

Regulatory Services Charge are collected from every departing passenger on an aircraft from any aerodrome within Malaysia as stipulated by the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (*Act 771*) and is recognised when MAVCOM has an enforceable right to receive the charges.

(b) Penalties

Penalties are imposed on entities for breach of the conditions set out in the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (*Act 771*) and is recognised when the payment is received.

Income from exchange transactions

Income from exchange transaction is recognised when it is probable that future economic benefits or service potential associated with the asset will flow to these entities and these benefits can be measured reliably. Income from exchange transaction is as follows:

(a) Interest income

Interest income is recognised using the effective interest method.

3.8 Employee benefit obligations

(a) Short term employee benefits

Wages and salaries are accrued and paid on a monthly basis and are recognised as an expense in the year in which the services are rendered by employees of the Commission.

(b) Post-employment benefits – Defined contribution plan

The Commission makes statutory contributions to approved provident funds and the contributions made are charged to statement of income in the period to which they relate. When the contributions have been paid, the Commission has no further obligations.

3.9 Leases – accounting by lessee

(a) Operating lease

Leases of assets in which substantially all the risks and rewards of ownership are retained by the lessor are classified as operating leases. Payments made under operating leases (net of any incentives received from the lessor) are charged to statement of income on a straight-line basis over the period of the lease.

(b) Finance leases

Leases of assets where MAVCOM has substantially all the risks and rewards of ownership are classified as finance leases. Finance leases are capitalised as asset and liability at the commencement of the lease at an amount equals to the lower of the fair value of the leased asset and the present value of the minimum lease payments.

Initial direct costs incurred by MAVCOM in negotiating and arranging finance leases are added to the carrying amount of the leased assets and recognised as an expense in statement of income over the lease term on the same basis as the lease expense.

Each lease payment is apportioned between the liability and finance charges using the effective interest method. The assets acquired under finance leases is depreciated over the shorter of the useful life of the asset and the lease term if there is no reasonable certainty that MAVCOM will obtain ownership by the end of the lease term.

3.10 Borrowing costs

The borrowing costs of MAVCOM are finance lease liabilities calculated using the effective interest method. All borrowing costs are recognised as an expense when incurred.

3.11 Foreign Currency Exchange

Transactions in foreign currency are translated to Ringgit Malaysia at the rates of exchange ruling on the dates of the transaction on initial recognition. At each reporting date, the transaction shall be translated at the exchange rate effective for the period. Any exchange gain or loss arising from the exchange differences is recognised accordingly in the Statement of Financial Performance.

4. Critical Judgements and Estimation Uncertainty

4.1 Judgements and assumptions applied

In the selection of accounting policies for MAVCOM, the area that require significant judgements and assumptions is in the classification of finance and operating leases.

MAVCOM classifies a lease as a finance lease or an operating lease based on the criterion of the extent to which significant risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset lie. As the lessee, MAVCOM recognises a lease as a financial lease if it is exposed to significant risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset. In applying judgement, MAVCOM considers whether there is significant economic incentive to exercise purchase options and any optional renewal periods. A lease is classified as a finance lease if the lease term is for at least 75% of the economic life of the underlying asset, the present value of lease payment is at least 90% of the fair value of the underlying asset, or the identified asset in the lease is a specialised asset which only can be used substantially by the lessee. All other leases that do not result in a significant transfer of risks and rewards are classified as operating leases.

4.2 Estimation uncertainty

The measurement of some assets and liabilities requires management to use estimates based on various observable inputs and other assumptions. The areas or items that are subject to significant estimation uncertainties are in depreciation of property and equipment and measurement of a provision.

Depreciation of property and equipment

The cost of an item of property and equipment is depreciated on the straight-line method. Estimates are applied in the selection of the depreciation method, the useful lives and the residual values. The actual consumption of the economic benefits of the property and equipment may differ from the estimates applied and this may lead to a gain or loss upon disposal of an item of property and equipment.

Measurement of a provision

MAVCOM uses a best estimate as the basis for measuring a provision. Management evaluates the estimates based on historical experiences and other inputs or assumptions, current developments and future events that are reasonably possible under the particular circumstances.

5. Property and Equipment

2021	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	TOTAL
Cost	RM	RM	RM	RM	RM
At 1 January 2021	395,937	311,447	2,381,931	185,853	3,275,168
Additions	-	-	6,520	25,050	31,570
Disposal	-	-	-	(28,810)	(28,810)
At 31 December 2021	395,937	311,447	2,388,451	182,093	3,277,928
Accumulated Depreciation					
At 1 January 2021	382,209	214,748	2,346,257	180,232	3,123,446
Charge for the year	13,713	44,999	12,329	5,178	76,219
Disposal	-	-	-	(28,807)	(28,807)
At 31 December 2021	395,922	259,747	2,358,586	156,603	3,170,858
Net Book value					
At 31 December 2021	15	51,700	29,865	25,490	107,070

2020	Renovations	Motor vehicles	Furniture, fittings and office equipment	Computer equipment	TOTAL
Cost	RM	RM	RM	RM	RM
At 1 January 2020	395,937	311,447	2,381,931	172,655	3,261,970
Additions	-	-	-	4,727	4,727
Disposal	-	-	-	(34,857)	(34,857)
Reclassification	-	-	-	43,328	43,328
At 31 December 2020	395,937	311,447	2,381,931	185,853	3,275,168
Accumulated Depreciation					
At 1 January 2020	350,579	152,458	1,901,080	154,366	2,558,483
Charge for the year	31,630	62,290	445,177	17,393	556,490
Disposal	-	-	-	(34,854)	(34,854)
Reclassification	-	-	-	43,327	43,327
At 31 December 2020	382,209	214,748	2,346,257	180,232	3,123,446
Net Book value					
At 31 December 2020	13,728	96,699	35,674	5,621	151,722

6. Intangible Assets

2021	Computer software	Work-in-progress	TOTAL
Cost	RM	RM	RM
At 1 January 2021	1,689,531	-	1,689,531
Additions	159,530	-	159,530
At 31 December 2021	1,849,061	-	1,849,061
Accumulated amortisation			
At 1 January 2021	1,336,724	-	1,336,724
Amortisation charge for the year	226,875	-	226,875
At 31 December 2021	1,563,599	-	1,563,599
Net Book value		-	
At 31 December 2021	285,462	-	285,462

2020	Computer software	Work-in-progress	TOTAL
Cost	RM	RM	RM
At 1 January 2020	1,429,487	185,203	1,614,690
Additions	118,169	-	118,169
Transferred to computer software	185,203	(185,203)	-
Reclassification	(43,328)	-	(43,328)
At 31 December 2020	1,689,531	-	1,689,531
Accumulated amortisation			
At 1 January 2020	1,137,762	-	1,137,762
Amortisation charge for the year	242,289	-	242,289
Reclassification	(43,327)	-	(43,327)
At 31 December 2020	1,336,724	-	1,336,724
Net Book value		-	
At 31 December 2020	352,807	-	352,807

7. Cash and Cash Equivalents

	2021 RM	2020 RM
Cash and bank balances	1,668,237	2,825,800
Fixed deposits with licensed bank	34,944,075	39,226,044
	36,612,312	42,051,844

The fixed deposits presented as cash equivalents are with maturity dates between January 2022 and August 2022 (2020: between January 2021 and March 2021) and interest rates ranging from 1.85% to 2.20% (2020: ranging from 1.80% to 1.95%).

8. Fees Receivables

	2021 RM	2020 RM
Fees receivables	2,908,692	4,012,281
Provision for doubtful debt	(135,761)	(2,264,496)
Bad debt written off	(49)	-
	2,772,882	1,747,785

Fees receivables consist of Regulatory Services Charge (RSC) billed and accrued as of 31 December 2021. The allowance for provision for doubtful debt are determined principally on the basis of past collection experience as well as consideration of current economic conditions.

9. Deposits, Prepayments and Other Receivables

	2021 RM	2020 RM
Deposits	532,817	532,817
Prepayments	498,797	437,751
Interest receivables	245,846	244,408
Penalty receivables	666,000	3,330,000
	1,943,460	4,544,976

The carrying amount of deposits, prepayments and other receivables are reasonable approximation of the fair value at the date of the statement of financial position as they are short term in nature.

10. Deferred Income

	2021	2020
	RM	RM
Current - Not later than one year	666,000	2,664,000
Non-current - Above one year	-	666,000
	666,000	3,330,000

Deferred income arises from penalties issued for offences related to the non-compliance of the Malaysian Aviation Commission Consumer Protection Code 2016 ("MACPC") which was resolved in Court via Consent Judgement filed by the Civil High Court on 14 September 2020. The Court ruled that the penalties owed shall be settled in monthly instalments by the penalised airlines within the period stipulated in the Consent Judgement.

11. Other Payables and Accruals

	2021	2020
	RM	RM
Accrued expenditures	714,741	439,394
Other payables	62,258	17,746
	776,999	457,140

The carrying amount of other payables and accruals are reasonable approximation of the fair value at the date of the statement of financial position as they are short term in nature.

12. Amortisation and Expenditure of Public Service Fund

During the financial year ended 31 December 2021, MAVCOM received RM190,854,432 from the Ministry of Transport (MOT) for the purposes of funding Rural Air Services (RAS) under the Public Service Fund (PSF) pursuant to Section 27 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771). The same amount was fully paid out to the operator of the RAS during the financial year ended 31 December 2021 as reimbursement for their performance of the public service obligation.

Based on the current agreement between MOT and the RAS operator, MAVCOM will only act as an agent managing payment matters on behalf of MOT where the reimbursement fund will pass through MAVCOM to the RAS operator due to the requirement for MAVCOM to make payment to the RAS operator for their performance of public service obligation as stipulated in Section 68(e) of the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (Act 771).

As such, MAVCOM will only recognise the liability and expenses for the above upon receiving the PSF from MOT and not at the point where the RAS invoices are submitted to MAVCOM by the RAS operator.

MAVCOM is not a party to the contract between MOT and the RAS operator and therefore, will not be held liable directly or indirectly, if there are any disputes with regards to the contract. In short, MAVCOM does not inherit the risk and reward for the RAS obligation.

13. Staff Costs

	2021 RM	2020 RM
Salaries and allowances	8,265,021	11,296,882
Contribution to EPF and Socso	1,161,977	1,611,904
Staff benefits	661,733	858,426
Staff training	63,024	154,292
	10,151,755	13,921,504

14. Other Expenditures

	2021 RM	2020 RM
Establishment costs		
Rental of premises	1,364,316	1,323,446
Amortisation of intangible assets	226,875	242,289
Depreciation of property and equipment	76,219	556,490
Utilities expenditures	65,701	86,612
	1,733,111	2,208,837
Administrative and general expenditures		
Professional fees	1,617,638	2,719,462
Books and subscription	663,138	654,665
Licenses and charges	657,568	1,045,165
Commissioners' allowances and expenses	601,216	462,967
Communication expenditures	278,503	239,115
IT maintenance and support	233,960	239,963
Printing and stationary	123,557	127,687
Travelling and accommodation	23,044	99,203
Promotional and awareness campaign	15,757	39,614
Service tax	4,978	3,243
Realised foreign exchange loss	4,551	-
Provision for doubtful debt		
Current year provision	135,761	2,264,496
Reversal of provision for doubtful debt	(2,264,496)	-
Bad debt written off	49	-
Other administrative and general expenditures	298,082	377,529
	2,393,306	8,273,109
Total other expenditures	4,126,417	10,481,946

15. Tax Expense

	2021 RM	2020 RM
Current year income tax expense	199,329	307,293
Prior year income tax expense overstated	(1,238)	(1,239)
Total income tax expense	198,091	306,054
The significant differences between tax expense and accounting profit multiplied by the statutory tax rate are due to the tax effects arising from the following items:		
Deficit before tax	(4,529,700)	(9,959,877)
Tax at the statutory rate of 24%	(1,087,128)	(2,390,370)
Income not subjected to tax	(2,140,304)	(3,160,403)
Tax effect of		
Expense not deductible for tax purpose	3,426,761	5,858,066
Prior year income tax overstated	(1,238)	(1,239)
Tax expense	198,091	306,054

16. Lease Commitments

MAVCOM has lease commitments in respect of its office space and notebooks, all of which are classified as operating leases. Summary of the non-cancellable lease commitments are as follows:

	2021 RM	2020 RM
Future minimum lease payments		
Not later than one year	1,374,153	1,437,380
More than one to five years	1,338	4,487
Total lease commitments payable	1,375,491	1,441,867
The lease payment recognised as expense	1,441,667	1,422,358

17. Key Management Personnel

Key management personnel are those persons having authority and responsibility for planning, directing and controlling the activities of the Commission, either directly or indirectly. Payments for key management personnel are as follow:

	2021 RM	2020 RM
Total compensation	686,162	612,483
Number of key management personnel	6	6

18. Rationalisations of Regulatory Bodies in the Aviation Industry

The Ministry of Transport has announced the Government's decision on 11 December 2019 for the regulatory bodies of the civil aviation industry in Malaysia to be rationalised and placed under one entity whereby MAVCOM would be dissolved, and the Commission's key functions would be transferred to CAAM. Nevertheless, the Commission is expected to continue its operation as usual until the Malaysian Aviation Commission Act 2015 (*Act 771*) is repealed.

Index : Key Milestones for MAVCOM 2021

January

- 1 • Renewed Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.'s Aerodrome Operator Licence (AOL)
- Renewal MHS Aviation Berhad's Air Service Permit (ASP)
- Extended Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.'s Conditional Approval for a Ground Handling Licence (GHL)

- 15 • Revoked APFT Services Sdn. Bhd.'s Conditional Approval (CA) for an ASP

- 21 • Released the quarterly Air Traffic Rights (ATR) report on MAVCOM's ATR allocations between 1 October to 31 December 2020

February

- 1 • Issued a GHL to POS Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
- Renewed Afjets Sdn. Bhd.'s and Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.'s ASP
- Renewed MAS Awana Services Sdn. Bhd.'s and Select Inflight Services Sdn. Bhd.'s GHL
- Extended Hornbill Skyways Sdn. Bhd.'s CA for a GHL

March

- 1 • Renewed Malindo Airways Sdn. Bhd.'s Air Service Licence (ASL) and GHL (doing business as Batik Air)
- Renewed Malaysia Airlines Berhad's and FlyFirefly Sdn. Bhd.'s ASL
- Renewed Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.'s ASP
- Renewed Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.'s, Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.'s and AeroDarat Services Sdn. Bhd.'s GHL
- Extended SKS Airways Sdn. Bhd.'s CA for an ASL

- 18 • Published the 9th Consumer Report for the second half of 2020 after analysing complaints received by MAVCOM from 1 July to 31 December 2020

July

- 1 • Issued a GHL to Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
- Issued a CA for an ASP to Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.
- Renewed Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.'s GHL

- 13 • Released the quarterly ATR report detailing MAVCOM's ATR allocations from 1 April to 30 June 2021
- Announced MAVCOM's extended assistance ensuring airlines are able to retain their ATR portfolio without risk of expiry to support aviation players recovering from the impact of COVID-19

August

- 1 • Issued a GHL to Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
- Renewed MyBalloon Adventure Sdn. Bhd.'s ASP

- 17 • Issued a Proposed Decision that the merger between Korean Air Lines Co., Ltd. and Asiana Airlines, Inc. would not infringe the prohibition in section 54 of the Malaysian Aviation Commission Act 2015.

- 26 • Published the 9th edition of industry report, Waypoint, on performance of the Malaysian aviation sector in the first half of 2021 from a macroeconomic and industry-specific perspective

September

- 1 • Extended SKS Airways Sdn. Bhd.'s CA for an ASL
- Renewed Ground Team Red Sdn. Bhd.'s GHL

- 9 • Approved Malaysia's first competition-related merger between Korean Air Lines Co., Ltd. and Asiana Airlines, Inc.

- 28 • Official visit by YB Dato Henry Sum Agong, Deputy Minister of Transport's visit to MAVCOM

- 30 • Proposed various initiatives to the national Economic Action Council (EAC) as part of MAVCOM's efforts to accelerate the recovery of the aviation sector



April

- 1 • Issued an ASL to World Cargo Airline Sdn. Bhd.
- Extended Jatova Aero Limited's CA for an ASP
- Published a Consultation Paper on the Application of an Anticipated Merger between Korean Air Lines Co., Ltd. and Asiana Airlines, Inc. for public feedback

- 19 • Released the quarterly ATR report detailing MAVCOM's ATR allocations for the period of 1 January to 31 March 2021

- 28 • Published a commentary on Malaysia's air passenger traffic in 2021 outlining MAVCOM's downward revision of its air passenger traffic forecast and challenges faced by the aviation industry

May

- 1 • Renewed BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.'s GHL
- 3 • YBhg. Dato' Che Azmi Murad joins MAVCOM as Director of Aviation Development

June

- 1 • Issued a GHL to Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.
- Renewed Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.'s, Dviation Technics Sdn. Bhd.'s, Jet Fuels Sdn. Bhd.'s and Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.'s GHL

October

- 1 • Released MAVCOM's Consumer Survey results to better understand the air travel expectations of consumers post-COVID-19 pandemic
- Renewed AirAsia Berhad's, AirAsia X Berhad's (AAX) and My Jet Xpress Airlines Sdn Bhd.'s ASL
- Renewed Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.'s ASP

- 25 • Released the quarterly ATR report detailing MAVCOM's ATR allocations for the period of 1 April to 30 June 2021 and its 10th bi-annual Consumer Report, analysing complaints received by MAVCOM for the first half of 2021

November

- 1 • Issued an ASL to M Jets International Sdn. Bhd.
- Issued a CA for a GHL to M Jets International Sdn. Bhd.
- 6 • Minister of Transport Malaysia launched MAVCOM's 'first of its kind' AeroLicence system for aviation service providers and a new Travel Advisory Guide in the FlySmart mobile app

- 11 • Uploaded a Consultation Paper for public feedback on the Application of an Anticipated Merger between SIA Engineering Company Limited and Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.

- 12 • Released a statement on AAX's debt restructuring exercise that urged AAX to reassess its proposal and reimburse air travel consumers for tickets purchased

- 17 • Renewed Raya Airways Sdn. Bhd.'s ASL and GHL
- Renewed Helistar Resources Sdn. Bhd.'s ASP
- Renewed Jet Fuels Sdn. Bhd.'s GHL

December

- 9 • Courtesy visit by Captain Nasaruddin A. Bakar, Chief Operating Officer of MASwings to MAVCOM
- Published the 10th edition of industry report, Waypoint, on the performance of the Malaysian aviation sector in the 3rd quarter of 2021 and prospects for 2022

- 15 • MAVCOM's Annual Reports for 2019 and 2020 were tabled successfully at Dewan Rakyat

- 20 • MAVCOM's Annual Reports for 2019 and 2020 were tabled successfully at Dewan Negara

- 22 • Issued an ASL to SKS Airways Sdn. Bhd.
- Issued a CA for an ASL to Z9 Elite Sdn. Bhd. (doing business as MYAirline)
- Issued a CA for an ASP to MHS Aviation Berhad
- Issued a CA for a GHL to TransAsia Services Sdn. Bhd.

List of Publications by MAVCOM in 2021

1. Waypoint Industry Report

- Waypoint Report: Malaysian Aviation Industry Outlook (December 2021)
- Waypoint Report: Malaysian Aviation Industry Outlook (August 2021)

2. Consumer Report

- Consumer Report (July 2021 – December 2021)
- Consumer Report (January 2021 – June 2021)

3. Commentary

- Commentary on Malaysia's 2021 Air Passenger Traffic Forecast Revision (April 2021)

69



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia



LAPORAN TAHUNAN 2021



Penyataan Misi

Untuk menggalakkan industri penerbangan awam yang berdaya maju dari segi komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya saing dalam menyokong pertumbuhan ekonomi negara

Fungsi-fungsi MAVCOM

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] merupakan suatu Akta untuk menubuhkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia bagi mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam dan untuk memberi peruntukan bagi fungsi dan kuasanya dan perkara yang berkaitan. Fungsi MAVCOM seperti yang termaktub dalam Akta 771 adalah termasuk, tetapi tidak terhad kepada yang berikut:

Fungsi MAVCOM seperti yang ditetapkan dalam Akta 771

MEWUJUDKAN RANGKA KERJA BERDAYA SAING YANG MENGGALAKKAN PERSEKITARAN KOMERSIAL YANG TEGUH, STABIL DAN MAMPAN

Mengawasi dan menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam

Menggalakkan pelaburan yang tepat pada waktunya dalam industri penerbangan awam

Memaksimumkan nilai ekonomi mana-mana bantuan kewangan yang diberikan oleh Kerajaan Persekutuan kepada industri penerbangan awam

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian pertikaian antara penyedia perkhidmatan

MEMUPUK KESEDARAN MENGENAI HAK PENGGUNA DAN MENYEDIKAN PLATFORM BAGI PENYELESAIAN ADUAN

Memperuntukkan suatu mekanisme bagi penyelesaian aduan pengguna

Berunding dengan pihak industri, kerajaan dan kumpulan pengguna lain mengenai perkara yang menjadi kepentingan kepada pengguna

Menggalakkan suatu persekitaran yang membolehkan pengguna penerbangan mendapat akses dan maklumat dengan cara yang telus kepada pilihan produk dan perkhidmatan yang berkualiti tinggi dan pada harga yang berpatutan

Menerima dan menyebarkan maklumat mengenai perkara yang menjadi kepentingan kepada pengguna atau perkhidmatan yang diberikan oleh pemegang lesen dan pemegang permit

MENGGALAKKAN PERHUBUNGAN DOMESTIK DAN ANTARABANGSA UNTUK MENDORONG PERTUMBUHAN EKONOMI DAN PEMBANGUNAN NEGARA

Memperbaiki perhubungan Malaysia pada peringkat antarabangsa dan tempatan serta menggalakkan pertalian ekonomi, integrasi, pertumbuhan, perdagangan, pelaburan dan pelancongan

Memudahkan dan menyelaraskan perkara yang menjadi kepentingan kepada industri penerbangan awam Malaysia antara penyedia perkhidmatan penerbangan dengan agensi kerajaan pada peringkat tempatan dan antarabangsa

Menasihati pihak kerajaan, mentadbir dan mengurus laluan di bawah obligasi perkhidmatan awam (seperti Perkhidmatan Udara Luar Bandar di Malaysia Timur)

Mentadbir, menguntukkan dan mengurus Hak Trafik Udara

Memantau penguntukan slot bagi syarikat penerbangan atau pengendali pesawat udara lain

Melaksanakan apa-apa fungsi lain yang berkaitan atau berbangkit daripada fungsi yang ditetapkan di bawah Akta 771

Peranan MAVCOM adalah berlainan daripada peranan Kementerian Pengangkutan (MOT) dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). MOT bertanggungjawab terhadap penggubalan dasar industri serta perbincangan antara kerajaan dan kerajaan lain (termasuk untuk menerajui rundingan dua hala atau berbilang hala mengenai Hak Trafik Udara), manakala CAAM mengawal selia perkara-perkara teknikal dan keselamatan bagi industri penerbangan awam di Malaysia.

Isi Kandungan

73 Penyataan Misi

74 Fungsi-fungsi MAVCOM

76 Sekapur Sirih Menteri Pengangkutan

78 Perutusan Pengerusi Eksekutif

81 Laporan Eksekutif

- 81 Bahagian 1 : Hak Trafik Udara dan Pelesenan
- 88 Bahagian 2 : Inisiatif-inisiatif Berteraskan Pengguna
- 93 Bahagian 3 : Petikan mengenai Lapangan Terbang
- 97 Bahagian 4 : Pemantauan Tambang Penerbangan dan Persaingan
- 99 Bahagian 5 : Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak

102 Suruhanjaya dan Tadbir Urus

- 102 Kuasa Suruhanjaya
- 102 Keanggotaan Suruhanjaya
- 103 Tatakelakuan
- 103 Mesyuarat Suruhanjaya
- 104 Jawatankuasa Suruhanjaya
- 107 Anggota Suruhanjaya
- 112 Pihak Pengurusan Kanan

117 Penyata Kewangan

138 Indeks

- 138 Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2021
- 140 Senarai Penerbitan oleh MAVCOM pada tahun 2021
- 141 MAVCOM di dalam Media

Sekapur Sirih Menteri Pengangkutan

Ketika pandemik COVID-19 terus mengancam negara kita pada tahun 2021, daya tahan industri penerbangan terbukti merupakan ciri utamanya yang dapat mengekalkan industri melalui satu tahun lagi yang penuh ketidakpastian. Industri penerbangan telah secara berterusan memainkan peranan yang penting dalam ekonomi negara, memandangkan kaitannya dengan sektor hulu dan hiliran. Namun demikian, kerana industri ini terus menghadapi cabaran hampir sepanjang tahun, dengan perjalanan udara komersial yang masih terhenti, maka ianya bukan sahaja penting untuk dapat bertahan daripada kesannya tetapi juga untuk mencari penyelesaian yang lebih mampan untuk memajukan industri ini.

Meskipun Malaysia mempunyai kadar vaksinasi yang tinggi berbanding dengan jiran serantau, industri penerbangan kita masih terjejas dengan teruk akibat pelbagai perintah kawalan pergerakan, kemunculan varian COVID-19 yang baharu, serta sekatan perjalanan domestik dan antarabangsa untuk mengekang penularan virus itu.

Sinar harapan menyerlah dengan pelaksanaan Pelan Pemulihan Negara oleh Kerajaan Malaysia, ditambah dengan pemberian pantas suntikan penggalak COVID-19, yang membawa kepada pelonggaran pembatasan sempadan secara beransur-ansur. Melalui kebenaran semula perjalanan udara dan pelancongan yang didorong oleh langkah-langkah seperti gelembung perjalanan (*travel bubble*) Langkawi pada bulan September 2021 untuk memenuhi perjalanan udara di kalangan rakyat Malaysia, trafik penumpang udara negara mula menunjukkan tanda pemulihan.

Berikutan kejayaan program gelembung perjalanan perintis, sempadan negara kita dibuka semula bagi pelancong antarabangsa dengan inisiatif Gelembung Pelancongan Antarabangsa Langkawi dan Laluan Perjalanan Lengkap Vaksin (VTL) melalui udara di antara Malaysia dan Singapura pada bulan November 2021. Inisiatif-inisiatif ini bukan sahaja menyumbang kepada peningkatan kesalinghubungan penerbangan antara Malaysia

dengan negara lain, tetapi juga menggalakkan pembangunan ekonomi negara.

Bagi memesatkan pemulihan daripada kesan pandemik, kini terdapat keperluan penting bagi industri penerbangan untuk menerapkan pendigitalan. Sama ada ianya untuk tujuan operasi perniagaan dan pengurusan data yang lebih cekap, daya pengeluaran yang lebih tinggi atau bagi mewujudkan pengalaman perjalanan yang lebih selamat dan lancar untuk para pengguna, pendigitalan memang tidak dapat dielakkan.

Dalam hal ini, saya amat gembira kerana Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) sentiasa meyakinkan bahawa terdapat keperluan untuk menerima pakai strategi pendigitalan dan transformasi dalam menjangkakan permintaan pengguna penerbangan yang sentiasa berkembang dan memesatkan pemulihan industri. Selama beberapa tahun ini, MAVCOM komited dalam usahanya untuk memesatkan transformasi digital sektor penerbangan dengan pengenalan inisiatif-inisiatif strategik demi manfaat para pengguna penerbangan dan juga penggiat industri.

Melalui projek digital pertamanya, AeroFile, telah diperkenalkan pada tahun 2018 untuk memenuhi keperluan peserta industri. Platform ini digunakan untuk mengendalikan permohonan permit lintas terbang (*overflight*) dan pendaratan, yang telah membantu pemain industri meningkatkan tahap kecekapan. Kemajuan yang dicapai dalam projek ini mengorak Suruhanjaya melancarkan AeroLicence pada tahun 2021 yang memberikan lebih banyak kemudahan kepada pemain industri penerbangan, pengenalan sebuah sistem elektronik bagi proses pelesenan komersial penerbangan.

Di samping usaha ini, Suruhanjaya juga telah memperkenalkan penambahbaikan kepada aplikasi FlySmart pada tahun 2021 dengan memberi para pengguna akses yang mudah kepada maklumat terkini mengenai gangguan dan sekatan perjalanan udara di seluruh dunia, serta memberi maklumat yang komprehensif berkaitan dengan COVID-19 dan hak-hak

pengguna penerbangan. Dengan menggabungkan teknologi dan mengoptimalkan integrasi, ianya dapat menghasilkan sesuatu yang mendatangkan faedah kepada kita dari segi daya saing global.

“saya memuji MAVCOM di atas usaha proaktifnya dalam memanfaatkan pendigitalan dan inovasi bagi inisiatif-inisiatif pemulihan untuk membantu industri dan para pengguna pada era pasca pandemik ini.”

Usaha-usaha MAVCOM adalah sejajar dengan fokus Kementerian Pengangkutan dalam menggiatkan semula sektor pengangkutan dengan memperkukuh infrastruktur dan pendigitalan bagi menambahbaik perhubungan, ketercapaian dan kebolehterimaan.

Malaysia juga telah mengorak langkah yang besar ke arah pemulihan pascapandemik COVID-19 bagi industri penerbangan dengan komitmen berterusan untuk mengambil bahagian secara aktif di dalam International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam memastikan rangkaian pengangkutan udara global dan objektif strategik terpelihara. Hal ini menunjukkan komitmen negara kita untuk membentuk daya tahan dan kemampuan dalam sektor ini.

Ketika International Air Transport Association (IATA) meramalkan pencapaian pemulihan industri penerbangan sepenuhnya pada tahun 2024, ramalan Suruhanjaya bagi industri penerbangan domestik pada tahun 2022 adalah positif. MAVCOM menjangka bahawa trafik penumpang udara akan meningkat sebanyak antara 200 peratus dan 350 peratus tahun ke tahun (year-on-year), yang merupakan anggaran seramai 32.6 juta hingga 49.0 juta orang penumpang. Selain itu, sektor kargo udara dijangka tetap kukuh pada tahun 2022 dengan pertumbuhan yang berterusan, antara lain, dalam sektor e-dagang dan sektor barangan elektrik dan elektronik (E&E).

Industri penerbangan masih mempunyai perjalanan jauh yang bakal ditempuh. Namun begitu, saya pasti bahawa, melalui perancangan strategik, jalinan kerjasama dan komitmen oleh semua pihak yang berkaitan, kita akan dapat memesatkan pemulihan sektor ini dan mendorong pertumbuhan ekonomi di samping mengimbangkan kepentingan dan keperluan masyarakat.



YB Datuk Seri IR. DR. Wee Ka Siong
Menteri Pengangkutan



Perutusan Pengerusi Eksekutif

Bagi tahun kedua berturut-turut, industri penerbangan tempatan dan antarabangsa telah mengharungi impak COVID-19 yang berterusan. Walaupun terdapat petanda positif antaranya pelonggaran sekatan perjalanan, Laluan Perjalanan Lengkap Vaksin (VTL) dan inisiatif gelembung pelancongan (*Travel Bubble*), namun, kemunculan varian COVID-19 baharu dan peningkatan jangkitan terus mengakibatkan ketidakpastian dalam sektor ini.

Setelah menghadapi cabaran-cabaran baharu pandemik semasa tahun pertama saya sebagai Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM), saya bertekad untuk memastikan bahawa Suruhanjaya terus mendukung mandatnya untuk menyokong pemulihan industri melalui fasa yang mencabar dan sentiasa bergolak ini.

Ulasan Tahun 2021

MAVCOM telah mencapai banyak kejayaan yang ketara pada tahun 2021 yang turut memberikan manfaat kepada pemain industri dan juga para pengguna penerbangan. Ini merupakan bukti komitmen MAVCOM dalam menerajui pemulihan sektor penerbangan.

Kami terus memanfaatkan kebolehan pakar-pakar yang sedia ada dalam Suruhanjaya untuk mengemukakan kepada pihak industri, wawasan yang berguna mengenai prestasi dan ramalan bagi sektor penerbangan Malaysia serta persepsi dan aduan pengguna penerbangan. Wawasan kami telah disampaikan melalui buletin Hak Trafik Udara (ATR) bulanan di samping 2 Laporan Pengguna yang diterbitkan pada bulan Mac dan Oktober 2021, 2 laporan ekonomi Waypoint pada bulan April dan Disember 2021, serta Ulasan mengenai Semakan Ramalan Trafik Penumpang Udara Malaysia tahun 2021 pada bulan April 2021. MAVCOM juga telah mencadangkan beberapa inisiatif kepada Majlis Tindakan Ekonomi Negara (NEAC) sebagai sebahagian daripada usaha kami untuk memesatkan pemulihan sektor penerbangan.

Pada bulan Oktober 2021, Suruhanjaya telah menerbitkan hasil Tinjauan Pengguna. Tinjauan tersebut telah mendedahkan keyakinan pengguna yang semakin meningkat bagi membuat perjalanan udara, yang memberikan pemahaman lebih mendalam mengenai ramalan serta ekspektasi pengguna penerbangan kepada pemain industri agar mereka dapat bersedia untuk pemulihan pasca pandemik.

Selain itu, sebagai pengawal selia bagi hal-hal yang berkaitan dengan persaingan penerbangan, MAVCOM telah menjalankan perundingan mengenai kes percantuman berkaitan persaingan untuk Permohonan Jangkaan Percantuman antara Korean Air Lines dan Asiana Airlines. Kes ini adalah kes percantuman berkaitan persaingan pertama yang telah dianalisis oleh mana-mana pihak berkuasa persaingan atau pengawal selia sektor di Malaysia dan merupakan suatu pencapaian penting bagi Suruhanjaya dan industri penerbangan negara.



Suruhanjaya juga telah melaksanakan perundingan berkenaan Permohonan Jangkaan Percantuman di antara SIA Engineering Company Limited dan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd., yang akan dimuktamadkan pada tahun 2022.

Menyedari landskap industri penerbangan global kekal mencabar dan norma baharu yang dibentuk oleh pandemik, Suruhanjaya terus memberikan tumpuan kepada usaha pendigitalan pada tahun 2021. Di samping melaksanakan kerja jarak jauh untuk pekerja MAVCOM, kami juga telah mempelopori inisiatif-inisiatif pendigitalan bagi membantu pemulihan sektor penerbangan negara. Inisiatif pendigitalan utama kami ialah pelancaran AeroLicence, satu-satunya platform e-pelesenan bagi memudahkan proses pelesenan penerbangan untuk semua lesen dan permit udara yang dikeluarkan oleh MAVCOM. Dengan pelancaran AeroLicence, Suruhanjaya telah mentransformasi dan mempercepatkan semua proses pelesenan secara berperingkat demi manfaat pemain industri dan pertumbuhan sektor ini.

Sejajar dengan tumpuan kami kepada pendigitalan dan sebagai sebahagian daripada usaha kami untuk memperjuangkan hak-hak pengguna penerbangan, kami telah menambahbaik aplikasi mudah alih FlySmart pada bulan November 2021. Penambahbaikan tersebut menampilkan Panduan Nasihat Perjalanan (*Travel Advisory*) baharu dan bahagian Soalan Lazim (FAQ) untuk memberi pengguna penerbangan capaian mudah kepada maklumat terkini mengenai kaedah dan peraturan perjalanan udara, serta hak-hak mereka sebagai pengembara udara. Pada tahun ini juga, kami turut berkongsi maklumat penambahbaikan aplikasi mudah alih FlySmart tersebut dan menekankan lagi kepentingan hak-hak pengguna penerbangan kepada orang awam melalui siaran MyDigital Technology Chat yang telah dianjurkan oleh Kementerian Komunikasi dan Multimedia.

Di samping itu, Suruhanjaya terus menumpukan perhatian pada keperluan penyedia perkhidmatan penerbangan yang masih terjejas akibat kesan pandemik COVID-19 pada tahun 2021. Bagi tujuan itu, kami telah berusaha untuk meringankan beban pentadbiran dan pengawalseliaan yang dipikul oleh syarikat penerbangan dengan membenarkan mereka mengekalkan portfolio Hak Trafik Udara (ATR) yang sedia ada dan dengan menggantung penilaian permohonan ATR domestik buat sementara waktu. Kami juga telah melanjutkan moratorium ke atas penguatkuasaan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC) dan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang, yang pada mulanya ditetapkan untuk tamat tempoh pada bulan Disember 2020, sehingga bulan Disember 2021.

Seiring dengan usaha kami untuk melindungi hak-hak pengguna penerbangan dan menyokong penyedia perkhidmatan industri penerbangan ke arah pemulihan, usaha memastikan keselamatan kakitangan Suruhanjaya turut diberi keutamaan pada tahun 2021, memandangkan ketidakpastian pandemik dan banjir teruk yang melanda negara ini pada penghujung tahun 2021.

Ramalan Industri Penerbangan Malaysia

Sewaktu industri penerbangan Malaysia bersiap sedia untuk kembali seperti sediakala, MAVCOM akan terus menyokong pemain industri dalam proses ini, dan juga memastikan bahawa hak-hak pengguna penerbangan tetap dilindungi.

Trafik penumpang udara Malaysia pada tahun 2021 seramai 11.0 juta telah melebihi ramalan senario kes terbaik MAVCOM seramai 6.9 juta – 7.8 juta orang penumpang. Pada tahun 2022, Suruhanjaya menjangkakan bahawa trafik penumpang udara Malaysia akan meningkat sebanyak 200 peratus hingga 350 peratus tahun ke tahun (YoY), iaitu anggaran seramai 32.6 juta hingga 49.0 juta orang penumpang. Berdasarkan pertambahan permohonan ATR untuk laluan domestik pada suku keempat tahun 2021, kami meramalkan bahawa perjalanan udara domestik akan memainkan peranan yang penting dalam pemulihan sektor penerbangan pada tahun 2022. Kargo udara juga dijangka akan tetap merupakan aspek yang penting bagi daya tahan industri penerbangan pada tahun 2022, berkembang sebanyak 3.9 peratus hingga 6.7 peratus YoY, iaitu sebanyak 21.5 bilion hingga 22.2 bilion Kilometer Tan Tambang Muatan (Freight Tonne Kilometer atau FTK) berbanding dengan hanya 20.6 bilion FTK pada tahun 2021.

Dari segi perhubungan udara, Malaysia menduduki tempat kelima di kalangan Pertubuhan Negara-negara Asia Tenggara (ASEAN) bagi perhubungan titik ke titik (*point-to-point*) pada tahun 2021, iaitu di belakang Singapura, Thailand, Filipina dan Vietnam. Ini merupakan kejatuhan 1 tempat daripada tempat keempat, sebelum pandemik COVID-19. Berdasarkan Indeks Perhubungan Udara MAVCOM, skor perhubungan udara Malaysia telah berkurang daripada 96.3 pada tahun 2019 kepada 16.5 pada tahun 2021. Hal ini disebabkan oleh penutupan sempadan antarabangsa di sepanjang sebahagian besar daripada tahun 2021.

Pada peringkat lapangan terbang pula, Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) mendapat tempat keempat di ASEAN pada tahun 2021 selepas Lapangan Terbang Changi Singapura, Lapangan Terbang Suvarnabhumi dan Lapangan

Terbang Antarabangsa Ninoy Aquino. Walaupun perkara ini merupakan kenaikan sebanyak 2 tempat daripada tempat keenam sejak waktu pandemik yang paling teruk pada tahun 2020, ia masih belum kembali ke kedudukannya di tempat ketiga sebelum pandemik.

Akibat pandemik, kesalinghubungan negara-negara menjadi semakin bertumpu kepada lapangan terbang yang paling sibuk di setiap negara, dan Malaysia turut mengikut trend ini ketika syarikat penerbangan mengekalkan trafik rangkaian minimum pada laluan-laluan terasnya. Semasa bulan yang paling sibuk pada tahun 2021, Malaysia mempunyai kesalinghubungan dengan 48 destinasi antarabangsa, dan KLIA memberikan perkhidmatan kepada 45 daripada destinasi tersebut. Secara perbandingan, Malaysia mempunyai kesalinghubungan dengan 137 destinasi antarabangsa pada tahun 2019, sementara KLIA mempunyai kesalinghubungan dengan 129 daripada destinasi tersebut. Penyambungan semula perjalanan antarabangsa mulai 1 April 2022 telah membolehkan pemulihan kesalinghubungan Malaysia secara beransur-ansur, dan Malaysia serta KLIA kini masing-masing dihubungkan dengan 65 dan 63 destinasi antarabangsa pada separuh pertama tahun 2022.

Pada tahun akan datang, Suruhanjaya berharap akan dapat terus berkhidmat sebagai pengawal selia ekonomi negara bagi industri penerbangan awam, dengan tumpuan pada usaha menyokong pemulihan sektor ini dan penyedia perkhidmatan industri penerbangan serta mempertingkatkan undang-undang perlindungan pengguna penerbangan.

Dalam hal ini, MAVCOM akan menjadi penganjur bagi webinar antarabangsa sulung Malaysia mengenai perlindungan pengguna penerbangan untuk meneliti serta membincangkan cara-cara pihak kerajaan, pengawal selia, pemberi perkhidmatan penerbangan serta pakar penerbangan dan perlindungan pengguna penerbangan dapat meningkatkan usaha untuk melindungi hak-hak pengguna penerbangan sementara mengekalkan daya saing industri ini. Diharapkan bahawa webinar ini akan digunakan sebagai platform yang berkesan untuk meneliti perkembangan terkini dalam perlindungan pengguna penerbangan dan trend masa hadapan, serta menyumbang kepada penambahbaikan standard perlindungan para pengguna penerbangan dan memperkuat keyakinan mereka terhadap industri ini.

Semakan semula undang-undang perlindungan pengguna penerbangan telah menjadi keperluan yang amat penting. Lantaran itu, MAVCOM sedang menambahbaik MACPC berdasarkan maklum balas para pengguna penerbangan dan pembelajaran daripada pandemik. Penambahbaikan yang mungkin dilaksanakan antara lain, merangkumi peningkatan perlindungan pengguna penerbangan dalam situasi

yang di luar jangkaan serta peruntukan baharu untuk mengawal selia pas perjalanan udara, di samping penyusunan semula atau penyelesaian syarikat penerbangan dan kesannya terhadap para penumpang.

Bagi industri ini pula, MAVCOM kini sedang menjalankan kajian semula Caj Perkhidmatan Udara (ASC). Memandangkan kesan pandemik yang ketara dan teruk terhadap industri penerbangan, sudah tiba masanya untuk MAVCOM menjalankan semakan ASC bagi memastikan bahawa kadar ASC menyokong pemulihan industri dan semua penyedia perkhidmatan penerbangan. Dengan itu, semakan ini juga akan menggalakkan industri penerbangan yang lebih mantap dan mengekalkan daya saingnya.

Penghargaan Khas

Segala pencapaian kami setakat ini tidak mungkin terhasil tanpa komitmen, tekad dan daya tahan seluruh warga MAVCOM yang terdiri daripada Anggota-anggota Suruhanjaya, Jawatankuasa-jawatankuasa, pihak Pengurusan dan semua kakitangannya. Saya ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada Anggota-anggota Suruhanjaya atas sumbangan mereka dan kepada Jawatankuasa-jawatankuasa atas sokongan dan panduan mereka yang berterusan. Saya juga amat berterima kasih kepada semua kakitangan MAVCOM. Tanpa dedikasi dan kerja keras mereka, kami tidak akan dapat berjaya mengharungi persekitaran pengendalian yang mencabar ini dan menyampaikan hasil yang patut dipuji pada tahun ini.

Saya ingin mengambil peluang ini untuk memanjangkan penghargaan ikhlas kami kepada Menteri Pengangkutan, Yang Berhormat Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong dan Kementerian Pengangkutan, serta semua pihak berkepentingan industri yang lain atas sokongan mereka yang berterusan.

Sektor penerbangan tetap mencabar, tetapi kami bersikap optimistik terhadap pemulihan yang stabil dan masa depan yang cerah. Ketika kami merancang hala tuju kami melalui tempoh pemulihan ini, MAVCOM tetap komited untuk mendukung mandatnya bagi menyokong industri penerbangan awam yang berdaya maju dan berdaya tahan dari segi komersial, sementara memperkasakan para pengguna dan melindungi hak-hak mereka sebagai pengguna perjalanan udara.



Datuk Seri Hj. Saripussin Hj. Kasim
Pengerusi Eksekutif

Hak Trafik Udara dan Pelesenan

Sebagai sebuah badan bebas yang dibentuk di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], MAVCOM bertanggungjawab terhadap pengawalseliaan hal-hal ekonomi dan komersial dalam industri penerbangan awam Malaysia. Mandat Suruhanjaya merangkumi penguntukan dan pengurusan Hak Trafik Udara (ATR) untuk syarikat penerbangan, serta pengeluaran lesen dan permit penerbangan komersial.

Pengawalseliaan dan pengurusan ATR, lesen dan permit oleh MAVCOM memainkan peranan yang penting dalam menggalakkan perhubungan udara domestik dan antarabangsa sementara mempertingkatkan kecekapan pengendalian. Tambahan pula, ia menggalakkan persaingan yang adil dalam industri penerbangan awam.

1.1 Hak Trafik Udara (ATR)

Walau apa pun cabaran pandemik COVID-19 yang mengubah ciri-ciri perjalanan domestik dan antarabangsa dengan ketara selama 2 tahun berturut-turut, terdapat tanda-tanda pemulihan pada tahun 2021, terutamanya dalam segmen kargo, meskipun ia merupakan tahun yang sukar – bukti yang jelas bagi daya tahan industri penerbangan tempatan.

Tahun 2021 telah menyaksikan Suruhanjaya terus menyokong penggiat industri semasa waktu yang menguji kesabaran, dengan meluluskan permohonan ATR yang layak dan melonggarkan pembatasan terhadap yang lain.

Sejak 5 Jun 2020, MAVCOM telah melaksanakan moratorium pada pemberian ATR untuk menyokong pemulihan industri penerbangan. Suruhanjaya telah memberi kelonggaran kepada salah satu syarat ATR yang membolehkan pembatalan secara automatik jika ATR tidak digunakan dalam tempoh 6 bulan dari tarikh kelulusannya atau dari tarikh terakhir ia digunakan. Bagi melegakan lagi cabaran pentadbiran dan pengawalseliaan yang dihadapi oleh syarikat penerbangan, MAVCOM pada tahun 2021 telah melanjutkan moratorium itu sehingga 25 September 2022 bagi laluan domestik dan

25 Mac 2023 bagi laluan antarabangsa. Pelanjutan ini telah membenarkan syarikat penerbangan untuk mengekalkan portfolio ATR syarikat-syarikat penerbangan yang sedia ada tanpa risiko tamat tempoh. Di samping itu, MAVCOM juga telah melonggarkan proses penilaian ATR untuk laluan domestik sepanjang tahun 2021.

Setiap peruntukan ATR oleh MAVCOM adalah berdasarkan beberapa faktor utama yang penting apabila membuat keputusan tersebut, seperti permintaan awam dan minat daripada pengguna pengangkutan udara, serta daya maju ekonomi bagi laluan penerbangan yang dicadangkan. Suruhanjaya juga mengkaji semula bagaimana ATR akan mempengaruhi tahap persaingan pada laluan domestik dan juga antarabangsa, bagaimana ATR boleh mengatasi kesulitan pengguna, serta memberi kesan keseluruhan terhadap lapangan terbang dan industri penerbangan Malaysia.

Pada tahun 2021, Suruhanjaya menerima sejumlah 83 permohonan ATR yang daripadanya, 82 telah diluluskan dengan kadar kelulusan sebanyak 98.8 peratus. Walaupun terdapat pengurangan sebanyak 3.48 peratus dalam jumlah permohonan ATR yang diterima oleh Suruhanjaya berbanding dengan tahun 2020, kadar kelulusan telah meningkat sebanyak 6.9 peratus pada tahun 2021.

Sebahagian besar daripada permohonan ATR adalah untuk segmen kargo, mencerminkan trend berterusan dari tahun 2020 yang mengekalkan pertumbuhan dalam sektor penerbangan. Ia terutamanya didorong oleh permintaan yang semakin meningkat untuk perkhidmatan e-dagang dan logistik, ditambah pula dengan pengurangan kapasiti kargo ruang perut kapal terbang berikutan pemulihan perkhidmatan penumpang perjalanan udara berjadual yang tertangguh. Pertumbuhan dalam segmen kargo juga adalah disebabkan kemunculan pengendali kargo yang baharu, iaitu World Cargo Airline Sdn. Bhd. dan M Jets International Sdn. Bhd. (beroperasi sebagai Kargo Express).

MAVCOM meramalkan bahawa segmen kargo akan meningkat antara 3.9 peratus dan 6.7 peratus tahun ke tahun (year-on-year atau YoY) pada tahun 2022, iaitu antara 21.5 dan 22.2 bilion mengikut ukuran Kilometer Tan Tambang Muatan (Freight Tonne Kilometres atau FTK).

Jumlah volum kargo di Malaysia menyaksikan peningkatan sebanyak 33.7 peratus YoY pada suku tahun keempat 2021 (Q4 2021). Juga pada Q4 2021, volum kargo yang masuk ke Malaysia telah meningkat sebanyak 34.3 peratus

sementara kargo yang keluar telah menyaksikan pertumbuhan sebanyak 33.7 peratus. FTK kargo yang keluar pada Q4 2021 telah mencatat angka yang lebih tinggi daripada paras sebelum pandemik, iaitu sebanyak 3,074 juta berbanding dengan 2,203 juta pada suku tahun keempat 2019.

E-dagang merupakan pendorong pertumbuhan yang penting bagi industri kargo udara dan trend ini akan berterusan. Laporan e-Conomy terkini oleh Google, Temasek dan Bain meramalkan bahawa e-dagang di Malaysia telah meningkat sebanyak 68.0 peratus YoY pada tahun 2021 dan dijangka akan meningkat sebanyak 8.0 peratus YoY sehingga tahun 2025, memberikan jendela peluang untuk industri kargo udara.

Selain itu, Suruhanjaya telah mengambil maklum tentang pertambahan dalam permintaan untuk laluan domestik, terutamanya pada suku tahun terakhir 2021. Kelulusan 31 daripada 82 ATR bagi laluan domestik mencerminkan dengan jelasnya bahawa segmen domestik mula pulih daripada kesan pandemik. Baki 51 ATR yang diluluskan adalah untuk laluan antarabangsa.

Penerima bilangan tertinggi ATR pada tahun 2021 ialah MyJet Xpress Sdn. Bhd. dengan 25 ATR yang diluluskan, diikuti oleh World Cargo Airline Sdn. Bhd. dan MAB Kargo Sdn. Bhd. dengan 12 ATR masing-masing.

Jadual 1.1

Hak Trafik Udara (ATR) yang Diberikan pada tahun 2020 dan 2021

Syarikat Penerbangan	Domestik		Antarabangsa		JUMLAH
	2020	2021	2020	2021	
AirAsia Berhad	10	5	6	4	25
AirAsia X Berhad	-	-	6	9	15
Firefly Fly Sdn. Bhd.	5	2	-	-	7
MAB Kargo Sdn. Bhd.	2	1	15	11	29
Malaysia Airlines Berhad	6	3	2	2	13
Malindo Airways Sdn. Bhd.	1	3	6	-	10
M Jets International Sdn. Bhd.	-	2	-	1	3
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	5	6	5	19	35
Raya Airways Sdn. Bhd.	6	1	4	1	12
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	-	8	-	4	12
JUMLAH	35	31	44	51	161

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.2
Peruntukan ATR Domestik dan Antarabangsa untuk tahun 2021 mengikut Negara/Rantau

Syarikat Penerbangan	Domestik		ASEAN		Negara Asia Lain		Australasia		China		Eropah		India		Timur Tengah	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
AirAsia Berhad	10	5	4	2	1	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-
AirAsia X Berhad	-	-	-	-	1	4	-	-	3	2	1	-	1	3	-	-
Firefly Sdn. Bhd.	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
MAB Kargo Sdn. Bhd.	2	1	3	3	4	2	-	-	3	6	2	-	3	-	-	-
Malaysia Airlines Berhad	6	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malindo Airways Sdn. Bhd.	1	3	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-
M Jets International Sdn. Bhd.	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MyJet Xpress Sdn. Bhd.	5	6	2	5	1	1	-	-	2	11	-	-	-	2	-	-
Raya Airways Sdn. Bhd.	6	1	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
World Cargo Airline Sdn. Bhd.	-	8	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
JUMLAH	35	31	13	14	11	8	1	-	10	23	3	-	5	8	1	-

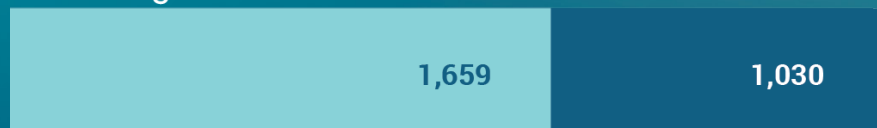
Sumber: MAVCOM

Dari segi permohonan pemfailan, 5946 pemfailan telah diluluskan oleh Suruhanjaya pada 2023, jumlah yang telah meningkat sekadar 10.46 peratus daripada 2020. Peningkatan ini adalah disebabkan oleh pembukaan semula sempadan antarabangsa di negara-negara lain, trend kadar jangkitan virus COVID-19 yang semakin menurun, pengaktifan semula pesawat udara oleh syarikat penerbangan dan penambahbaikan perkhidmatan pengguna udara ke pelbagai destinasi yang mengakibatkan penambahan penerbangan komersial berjadual dan tidak berjadual.

Rajah 1.1
Jenis Pemfailan yang Diluluskan
Penerbangan Berjadual Komersial

Berjadual Komersial – Penerbangan Tambahan

Penerbangan Tidak Berjadual Komersial (Carter)

Penerbangan Ad Hoc


Sumber: MAVCOM

1.2 Pelesenan

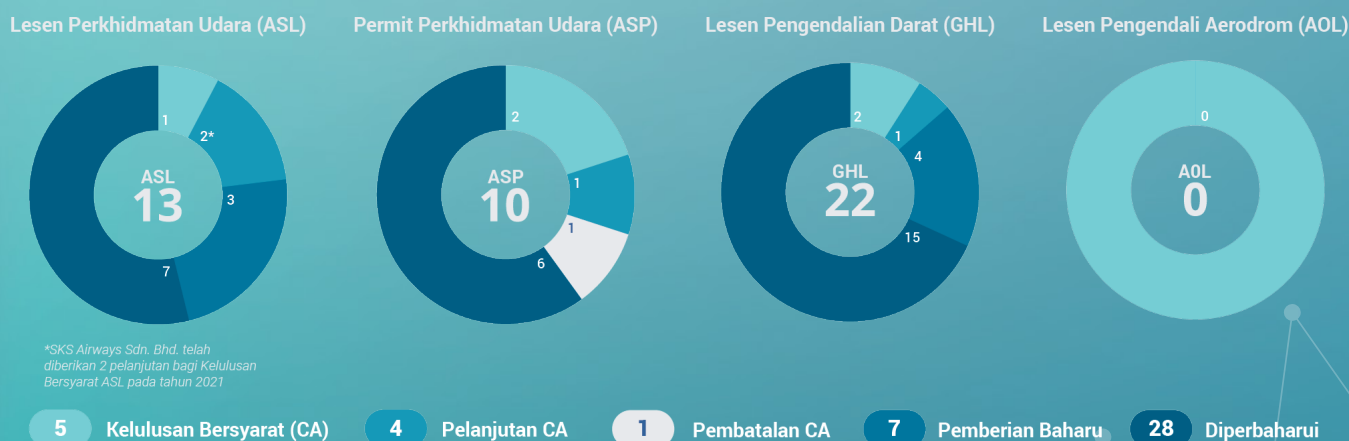
Tanggungjawab MAVCOM merangkumi pengeluaran lesen dan permit penerbangan komersial seperti Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) bagi perjalanan dengan jadual yang tetap seperti penerbangan komersial berjadual, dan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) bagi perkhidmatan tidak berjadual seperti penerbangan dicarter. Suruhanjaya juga mengeluarkan Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) untuk pengendali lapangan terbang, dan Lesen Pengendalian Darat (GHL) kepada syarikat yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia. Sebelum memberikan lesen atau permit komersial penuh, MAVCOM boleh mengeluarkan Kelulusan Bersyarat (CA) kepada entiti yang berniat untuk beroperasi sebagai pemberi perkhidmatan penerbangan Malaysia, bagi

menjalani penilaian yang teliti berdasarkan kriteria yang ketat termasuk struktur pemilikan, permintaan untuk pengangkutan udara di lokasi yang dicadangkan bagi operasi syarikat, rekod prestasi kewangan dan kepakaran pengurusan.

Sejajar dengan mandatnya untuk membantu penggiat industri mengharungi tahun yang terus menghadapi cabaran pandemik, Suruhanjaya telah memainkan peranan yang aktif dalam memberikan sokongan yang bertumpu pada usaha membolehkan pemulihan dan pertumbuhan yang lancar selepas pandemik. Bagi tahun 2021, Suruhanjaya telah memberikan 5 Kelulusan Bersyarat (CA), 4 pelanjutan CA, 7 lesen yang baru diberikan dan sejumlah 28 lesen dan permit yang diperbaharui. Suruhanjaya juga telah membatalkan 1 CA bagi ASP untuk APFT Services Sdn. Bhd. disebabkan ketidakpatuan syarat yang ditetapkan dalam CA itu.

Rajah 1.2

Jumlah Kelulusan Bersyarat (CA) yang Diberikan, Dilanjutkan dan Dibatalkan serta Lesen yang Diberikan dan Diperbaharui pada tahun 2021



Sumber: MAVCOM

Jadual 1.3

Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada tahun 2021

Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada tahun 2021	Sambungan Senarai Pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada tahun 2021
AirAsia Berhad	MASwings Sdn. Bhd.
AirAsia X Berhad	M Jets International Sdn. Bhd. (dikenali sebagai Kargo Express)
Firefly Fly Sdn. Bhd.	MyJet Xpress Sdn. Bhd.
Malaysia Airlines Berhad	Raya Airways Sdn. Bhd.
Malindo Airways Sdn. Bhd.	World Cargo Airline Sdn. Bhd.

ASL hanya terpakai untuk perjalanan dengan jadual yang tetap, seperti penerbangan komersial yang dijadualkan.

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.4
Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada tahun 2021

Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada tahun 2021	Sambungan Senarai Pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada tahun 2021
Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.
Afjet Sdn. Bhd.	Plus Helicopter Services Sdn. Bhd.
Berjaya Air Sdn. Bhd.	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd.
Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.	Prima Air Sdn. Bhd.
Helistar Resources Sdn. Bhd.	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
Hevilift (M) Sdn. Bhd.	Sazma Aviation Sdn. Bhd.
Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
Jet Premier One (M) Sdn. Bhd.	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.
Layang-layang Aerospace Sdn. Bhd.	World Cargo Airline Sdn. Bhd.
MHS Aviation Berhad	

ASP hanya terpakai untuk perjalanan tidak berjadual sahaja seperti penerbangan sewa khas.

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.5
Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada tahun 2021

Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada tahun 2021	Sambungan Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada tahun 2021	Sambungan Senarai Pemegang Lesen Pengendalian Darat (GHL) pada tahun 2021
GHL diperlukan oleh sesiapa yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian darat di Malaysia.	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.	POS Aviation Sdn. Bhd. (dikenali sebagai KL Airport Services Sdn. Bhd.)
AeroDarat Services Sdn. Bhd.	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	POS Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
Aerohandlers Sdn. Bhd.	Jet Fuels Sdn. Bhd.	Prosky Services Sdn. Bhd.
Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.	Layang-layang Aerospace Sdn. Bhd.	Safeair Technical Sdn. Bhd.
Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.	MAB Kargo Sdn. Bhd.	Select Fine Foods Sdn. Bhd.
Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.	Malindo Airways Sdn. Bhd.	Select Inflight Services Sdn. Bhd.
Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.	Mas Awana Services Sdn. Bhd.	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
Conor Engineering and Services Sdn. Bhd.	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
Dviation Technics Sdn. Bhd.	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.	Shell Timur Sdn. Bhd.
Execujet Handling Services Sdn. Bhd.	Petronas Dagangan Berhad	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
Group Team Red Sdn. Bhd. (dikenali sebagai AirAsia Berhad)	Petron Malaysia Refining & Marketing Berhad	Smooth Route Sdn. Bhd.
Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.		Raya Airways Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM

Jadual 1.6

Senarai Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun 2021

Senarai Pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada tahun 2021
AOL diperlukan untuk mengendalikan sesuatu kawasan (termasuk lapangan terbang atau lapangan udara komersial).
Malaysia Airports Sdn. Bhd.
Malaysia Airports (Sepang) Sdn. Bhd.
Sanzbury Stead Sdn. Bhd.
Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.

Sumber: MAVCOM

1.3 Penambahbaikan Proses bagi Mengatasi Cabaran

Pada tahun 2021, MAVCOM telah memperkenalkan AeroLicence, suatu sistem hujung ke hujung untuk proses pelesenan komersial di Malaysia, yang terpakai bagi semua lesen dan permit udara yang dikeluarkan oleh MAVCOM, termasuk ASL, ASP, GHL dan AOL.

Sebagai suatu sistem permohonan selamat dan bersifat tanpa sentuh yang boleh diakses di mana-mana sahaja dan pada bila-bila masa oleh penggiat industri, pembangunan AeroLicence telah bermula pada tahun 2019. Sistem ini mempertingkatkan kecekapan dan memberikan lebih kemudahan kepada pemberi perkhidmatan udara dengan memudahkan proses permohonan pelesenan komersial. Ia meminimumkan keperluan bagi pemberi perkhidmatan penerbangan untuk menyerahkan salinan fizikal dokumentasi yang dikehendaki.

Sistem AeroLicence merupakan ekoran daripada AeroFile, projek digital pertama MAVCOM, yang telah dilaksanakan untuk peserta industri pada tahun 2018. Dengan AeroFile, tempoh untuk memproses permohonan permit pendaratan telah dikurangkan daripada 30 hari kepada 7 hari bagi operasi berjadual, dan daripada 14 hari kepada hanya 3 hari bagi operasi tidak berjadual.

Sebelum AeroLicence, MAVCOM telah mula mendigitalkan dan mengautomasikan sistem pemfailan bagi semua permohonan permit pendaratan untuk penerbangan komersial yang beroperasi ke atau dari Malaysia dengan AeroFile. Sistem tersebut telah dilancarkan oleh Timbalan Menteri Pengangkutan Malaysia pada waktu itu, Yang Berhormat Dato' Kamaruddin Jaffar, pada 14 Ogos 2018. Mulai 31 Disember 2021, AeroFile mempunyai 243 pengguna yang merangkumi pengendali asing dan tempatan. Tambahan pula, sistem itu telah memproses sebanyak 22,175 permohonan sejak permulaannya, dan masa pemprosesan purata untuk satu permohonan ialah 1.3 hari.



SISTEM PELESENAN DAN PEMANTAUAN DIGITAL

Sistem pertama di Malaysia untuk memproses semua lesen dan permit penerbangan komersial yang dikeluarkan oleh MAVCOM.

Proses sebelum AeroLicence

Penyerahan permohonan lesen / permit bersalinan keras (*hardcopy*)

Bentuk bebas (*free-form*), verifikasi dilakukan secara manual

Anggaran tempoh 15-30 hari bagi pemohon untuk penyerahan dokumentasi lengkap kepada MAVCOM

Makluman mengenai pembaharuan lesen / permit dilakukan secara manual melalui e-mel

Sistem kerja manual dan terhad kepada waktu pejabat sahaja

Penyimpanan dokumen dan fail secara fizikal

Proses selepas AeroLicence

Penyerahan permohonan lesen/permit bersalinan lembut (*softcopy*)

Menggunakan templat harmoni dan dokumen senarai semak dinamik

Dikurangkan ke 7 hari bagi pemohon untuk melengkapkan penyerahan dokumentasi kepada MAVCOM

Makluman automatik melalui AeroLicence

Sistem kerja berasaskan web yang boleh diakses di mana-mana sahaja dan pada bila-bila masa dengan akses internet

Storan awan (*cloud storage*) dengan sistem penyulitan yang boleh diakses melalui pelayar web

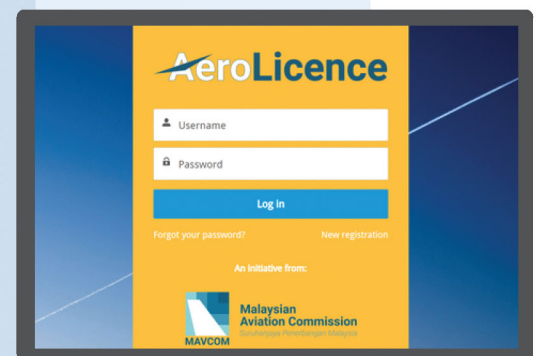
SOLUSI MUDAH BERASASKAN PENGKALAN AWAN (*CLOUD BASED*)

MESRA ALAM SEKITAR

SENANG DIAKSES

MENJIMATKAN MASA PROSES PEMOHONAN

SELAMAT DAN DILINDUNGI



Inisiatif oleh:



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Untuk maklumat lanjut,
sila lawati laman web:
www.mavcom.my

Inisiatif-inisiatif Berteraskan Pengguna

Ketika dunia terus menghadapi cabaran daripada pandemik COVID-19 pada tahun 2021, industri penerbangan dan pengguna secara global turut terjejas akibat penutupan sempadan dan sekatan perjalanan.

Dalam sektor penerbangan di Malaysia, trafik penumpang menurun dengan ketara sebanyak 70 peratus, daripada 90 juta menjadi 27 juta pergerakan penumpang, berbanding dengan tahun sebelum pandemik pada 2019. Sementara pasaran terus menghadapi kesan pandemik yang tidak dijangka, pandemik itu telah mewujudkan pendekatan cabaran baharu yang akan menentukan semula ciri-ciri penerbangan pada masa hadapan. Selaras dengan mandat MAVCOM sebagaimana yang termaktub dalam Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], serta mencerminkan matlamat Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC), kami telah memperkenalkan beberapa inisiatif yang bertujuan untuk menyokong pengguna perkhidmatan penerbangan di seluruh negara.

2.1 Laporan Pengguna

Sebagai pengawal selia penerbangan awam, MAVCOM berusaha untuk mencapai standard kecekapan dan ketelusan yang paling tinggi untuk melindungi hak-hak pengguna. Ini merupakan sebahagian daripada komitmen kami untuk terus menjadikan data industri kami tersedia untuk orang awam.

Laporan pengguna dua kali setahun kami memberikan gambaran keseluruhan dan analisis yang mendalam mengenai kebimbangan dan rungutan pengguna yang dilaporkan kepada MAVCOM sepanjang tahun 2021. Data yang komprehensif ini diperoleh daripada Sistem Pengurusan Aduan (CMS) MAVCOM, yang menganalisis aduan pengguna yang diterima melalui pelbagai saluran, iaitu secara bertulis, dengan telefon, e-mel, pertanyaan pada laman web, media sosial atau melalui aplikasi mudah alih FlySmart.

Industri penerbangan merupakan antara industri yang paling terjejas pada tahun 2021, dimana permintaan perjalanan udara kekal rendah dengan gangguan penerbangan berterusan akibat sekatan perjalanan antarabangsa dan penguatkuasaan perintah kawalan pergerakan bagi membendung penularan virus

COVID-19. Larangan perjalanan tempatan yang bukan keperluan juga telah mengakibatkan pengurangan kapasiti operasi domestik dan antarabangsa syarikat penerbangan yang ketara.

Meskipun langkah-langkah pemulihan amat penting bagi syarikat penerbangan, perlindungan hak-hak pengguna tidak diketepikan. Sebagai gerak balas terhadap pengumuman AirAsia X Berhad (AAX) mengenai pembayaran balik 0.5 peratus daripada nilai tiket yang dibeli, MAVCOM telah meneruskan penglibatannya dengan syarikat penerbangan bagi memastikan bahawa syarikat penerbangan melaksanakan komitmennya untuk membuat bayaran balik kepada pengguna yang tidak dapat menaiki kapal terbang disebabkan oleh pembatalan penerbangan.

Walaupun dalam masa yang mencabar, pada umumnya, penggiat industri telah berusaha untuk bersikap fleksibel dalam mengendalikan permintaan bayaran balik daripada pengguna semasa pandemik. Syarikat penerbangan telah menawarkan fleksibiliti dan pilihan bayaran balik, termasuk baucar perjalanan dan akaun kredit yang boleh digunakan bagi perjalanan masa hadapan. Sesetengah syarikat penerbangan juga telah mengkaji semula langkah-

langkah pemulihan perkhidmatan yang sedia ada, dan melanjutkan tempoh masa baucar perjalanan atau akaun kredit selama 3 tahun.

Sejumlah 522 aduan telah didaftarkan dengan MAVCOM pada tahun 2021, penurunan sebanyak 35.7 peratus berbanding dengan 812 aduan pada tahun fiskal 2020 sebelumnya. 3 kategori aduan pengguna yang paling banyak diterima adalah berkaitan dengan pembatalan penerbangan, pembayaran balik dan penempahan dalam talian.

Di samping 522 aduan pengguna pada tahun itu, MAVCOM juga telah menerima 517 aduan yang tidak dapat diambil tindakan kerana sebab-sebab berikut:

- 402 aduan adalah berkaitan dengan penyerahan dokumen yang tidak lengkap oleh pengguna, yang mengakibatkan ketidakmampuan MAVCOM untuk menilai aduan itu dengan tepat dan adil, walaupun MAVCOM telah mengambil tindakan susulan;
- 40 aduan telah ditarik balik oleh pengguna selepas syarikat penerbangan menyediakan penyelesaian yang memuaskan;
- 26 aduan tidak dapat diteruskan kerana MAVCOM telah menentukan bahawa syarikat penerbangan atau lapangan terbang yang berkenaan telah memenuhi obligasinya di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC);
- 25 aduan adalah berkaitan dengan tempahan yang dibuat melalui ejen pelancongan;
- 24 aduan adalah di luar bidang kuasa MACPC, lebih daripada 1 tahun dari tarikh kejadian dan tidak berkaitan dengan industri penerbangan.

Sejak penubuhan kami pada tahun 2016, MAVCOM telah menerima sejumlah 7,390 aduan dan telah mengekalkan kadar penyelesaian tinggi yang konsisten pada kadar purata sebanyak 98 peratus.

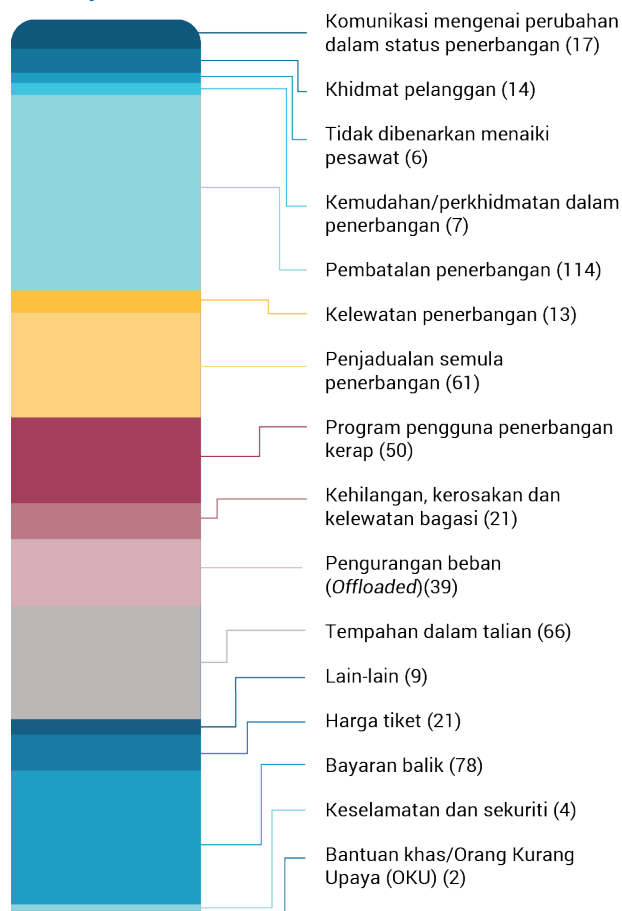
Rajah 2.1



Sumber: MAVCOM

Rajah 2.2

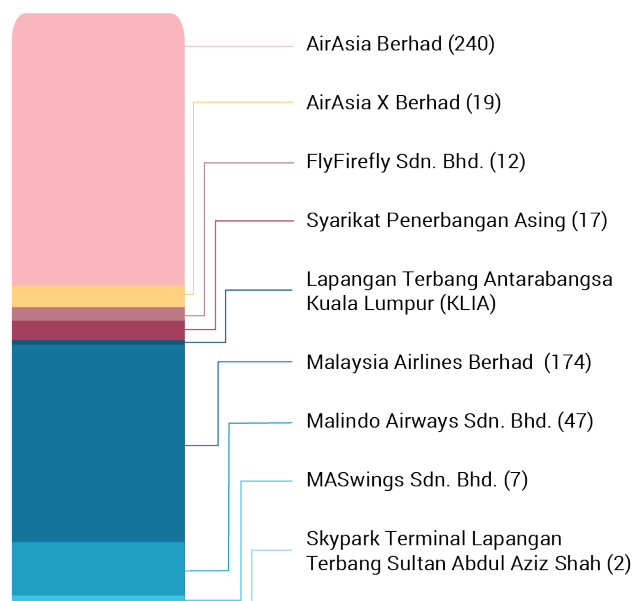
Pecahan Aduan mengikut Kategori pada tahun 2021



Sumber: MAVCOM

Rajah 2.3

Pecahan Aduan mengikut Syarikat Penerbangan dan Lapangan Terbang pada tahun 2021



Sumber: MAVCOM

2.2 Kes-kes Berkaitan dengan COVID-19

Dengan pelaksanaan perintah kawalan perjalanan Malaysia yang berterusan akibat pandemik COVID-19 pada tahun 2021, telah membawa kepada banyak penerbangan tergendala dan dibatalkan. Pada tahun 2021, MAVCOM telah mendaftarkan sejumlah 883 kes berkaitan COVID-19 sebagai tambahan kepada 522 aduan berdaftar, yang daripadanya 99.3 peratus berjaya diselesaikan.

Meskipun dalam fasa pandemik COVID-19, perjalanan domestik di Malaysia telah pulih dengan optimistik pada suku terakhir tahun 2021. Pengenalan program gelembung perjalanan Langkawi dan Laluan Perjalanan Lengkap Vaksin (VTL) telah membolehkan pengguna yang lengkap divaksin membuat perjalanan ke dan dari Singapura dan Malaysia tanpa perlu menjalani kuarantin. Hal ini, sudah pasti membawa kesan positif kepada industri pelancongan dan penerbangan.

Rajah 2.4

Pecahan Kes-kes Berkaitan COVID-19 pada Tahun 2021

Bayaran Balik (737)

Isu program pengguna penerbangan kerap (4)

Pembatalan penerbangan (25)

Penjadualan semula penerbangan (31)

*Lain-lain (86)

*Catatan: *Lain-lain termasuk pengguna yang meminta pelanjutan kesahan baucar perjalanan, tidak berpuas hati dengan terma baucar perjalanan yang ditawarkan oleh syarikat penerbangan*

Sumber: MAVCOM

2.3 Tinjauan Pengguna

Memandangkan kesan pandemik yang tidak pernah berlaku sebelum ini terhadap perjalanan, MAVCOM telah menugaskan NielsenIQ untuk menjalankan tinjauan dari bulan Februari hingga Mei 2021 untuk mengamati dengan lebih baik tabiat dan harapan perjalanan pengguna Malaysia semasa tempoh pascapandemik.

Hasil tinjauan MAVCOM telah menunjukkan pertambahan yang positif dalam keinginan awam terhadap perjalanan udara, dengan ramai orang yang berharap akan dapat membuat perjalanan semula. Terutamanya, 60 peratus daripada 1,000 orang responden yang ditinjau pendapat telah menunjukkan pilihan untuk membuat perjalanan ke lokasi domestik, sedangkan 40 peratus responden lebih suka akan perjalanan antarabangsa. Daripada kumpulan yang kedua, 72 peratus telah mempertimbangkan untuk mengunjungi destinasi di Asia, terutamanya Jepun, China dan Korea Selatan.

Tinjauan itu juga telah mendedahkan bahawa untuk mendorong keyakinan pengguna ketika sekatan perjalanan dimansuhkan, langkah-langkah signifikan dan tatacara pengendalian piawai mesti dilaksanakan untuk menumpukan perhatian pada titik sentuh di lapangan terbang bagi membantu mengawal penularan COVID-19 dan mewujudkan pengalaman perjalanan hujung ke hujung yang selamat.

Antara penambahbaikan yang diharapkan ialah pengurusan kumpulan ramai (crowd management), penguatkuasaan ketat langkah-langkah penjarakan fizikal, sanitasi yang kerap dan pemasangan kemudahan tanpa sentuh tambahan. Di samping itu, sesetengah harapan pengguna merangkumi penerapan teknologi digital dengan lebih baik, seperti dokumen perjalanan tanpa kertas dan kemudahan e-pembayaran.

2.4 Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC)

Kerana industri penerbangan adalah salah satu industri yang paling terjejas akibat pandemik COVID-19, perlindungan hak-hak perjalanan udara pengguna tetap merupakan aspek teras fungsi dan tujuan MAVCOM, dengan yang digunakan sebagai titik rujukan yang penting.

Sekatan perjalanan domestik dan antarabangsa telah membawa kepada pertambahan dalam pembatalan penerbangan, yang mengakibatkan begitu banyak tuntutan pembayaran balik daripada para pengguna. Selaras dengan misi kami untuk melindungi kepentingan pengguna sementara memastikan kemampuan industri, MAVCOM menggalakkan syarikat penerbangan supaya membuat bayaran

balik kepada pengguna yang terjejas dengan sewajar mungkin.

Memandangkan syarikat penerbangan berusaha untuk menyelesaikan pelbagai jenis permintaan pembayaran balik daripada pengguna, MAVCOM telah memberikan kelonggaran kepada syarikat penerbangan untuk menyelesaikan aduan pengguna dalam tempoh 60 hari dan bukan 30 hari, yang berkuat kuasa dari bulan Februari 2020 hingga Disember 2021. MAVCOM juga memantau usaha syarikat penerbangan untuk memastikan bahawa kebimbangan pengguna yang terjejas telah dikendalikan secara tepat pada masanya sepanjang tahun.

Rajah 2.5

Pampasan dan Penjagaan Utama yang Diperuntukkan dalam MACPC



Penzahiran Sepenuhnya dan Tambang Penerbangan

Apabila membeli tiket penerbangan, pengguna seharusnya diberitahu tentang kos penuh tiket pada masa pembelian, termasuk tambang asas, cukai dan fi yang dikenakan oleh kerajaan, fi dan caj, dan caj bagi perkhidmatan pilihan.



Tuntutan dan Pampasan

Jika bagasi atau peralatan mobiliti tidak tiba dalam penerbangan yang sama atau hilang atau rosak, penumpang boleh menuntut pampasan daripada syarikat penerbangan.



Penundaan dan Pembatalan Penerbangan

Penumpang seharusnya diberi penjagaan dan pampasan bagi kelewatan yang melebihi 2 jam. Jika penerbangan dibatalkan, syarikat penerbangan dikehendaki supaya memberikan bayaran balik atau perubahan laluan kepada penumpang di bawah keadaan pengangkutan yang setanding.



Tidak Dibenarkan Menaiki Pesawat

Penumpang berhak menerima pampasan jika mereka tidak dibenarkan menaiki pesawat penerbangan mereka.



Orang Kurang Upaya (OKU)

Syarikat penerbangan mesti memberikan bantuan dari waktu penumpang tiba di lapangan terbang sehingga perlepasan. Pengguna dengan kad OKU berhak menerima perkhidmatan kerusi roda secara percuma.



Bayaran Balik

Syarikat penerbangan mestilah meremitkan bayaran balik kepada pengguna penerbangan atau ejen pelancongan dalam jangka masa 30 hari daripada tarikh permintaan terawal. Pengguna penerbangan berhak untuk mendapat bayaran balik Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), cukai, fi dan caj. Ini adalah termasuk tiket penerbangan yang boleh dikembalikan atau tidak boleh dikembalikan.

Sumber: MAVCOM

2.5 FlySmart

MAVCOM tetap berpegang teguh pada komitmennya untuk melindungi pengguna semasa pandemik COVID-19. Subjenama penggunaannya, FlySmart, mula-mula diperkenalkan pada tahun 2019 untuk memperjuangkan hak-hak pengguna dalam sektor penerbangan. Tumpuannya adalah untuk mendorong kesedaran, mendidik dan memperkasakan pengembara mengenai hak-hak mereka.

Sebagai sebahagian daripada usaha berterusan MAVCOM bagi meningkatkan kesedaran hak-hak pengguna serta menyokong inisiatif pihak Kerajaan untuk mendigitalkan perkhidmatan bagi industri penerbangan, Suruhanjaya telah mempertingkatkan aplikasi mudah alih FlySmart dengan memperkenalkan ciri Makluman Perjalanan (*Travel Advisory*) secara usaha sama dengan Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA). Ciri yang dipertingkatkan ini menyediakan maklumat kemas kini mengenai peraturan dan sekatan perjalanan udara,

termasuk, antara lain, sekatan sempadan, pengujian COVID-19 serta kehendak vaksinasi dan kuarantin di seluruh dunia. Ciri ini digunakan sebagai rujukan oleh para pengguna sebelum perjalanan mereka kerana kehendak perjalanan tetap bersifat boleh diubah dan berbeza-beza dari satu negara ke negara yang lain.

Aplikasi FlySmart juga telah memperkenalkan bahagian Soalan Lazim (FAQ) yang dilengkapi dengan senarai jawapan komprehensif kepada soalan yang kerap ditanya mengenai hak-hak perjalanan udara, untuk mendorong kesedaran dalam kalangan pengguna. Tambahan lagi, pengguna juga dapat mengakses senarai tergabung syarikat penerbangan tempatan dan asing serta maklumat perhubungan lapangan terbang untuk menghubungi syarikat penerbangan dan lapangan terbang dengan mudah berhubung dengan penerbangan atau isu yang berkaitan dengan perjalanan mereka.



FlySmart

Aplikasi Mudah Alih FlySmart



FlySmart adalah sebuah inisiatif berteraskan pengguna oleh Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) untuk memperkasakan pengguna mengenai hak-hak penerbangan. Dengan FlySmart, pengguna boleh mendapatkan maklumat mengenai hak-hak perjalanan mereka melalui laman web dan laman sosial FlySmart seperti Facebook dan Instagram. Selain itu, pengguna boleh mengakses maklumat penting dengan senang dan membuat aduan melalui aplikasi mudah alih FlySmart.

Sebagai sebahagian daripada usaha berterusan MAVCOM untuk melindungi hak-hak pengguna penerbangan, aplikasi mudah alih FlySmart telah ditambah baik, menjadikan ia pusat sehati untuk mendapatkan maklumat yang memberi manfaat kepada pengguna penerbangan. Aplikasi mudah alih FlySmart yang terkini boleh dimuat turun dari **Google Play Store** atau **Apple App Store**.



Panduan Nasihat Perjalanan

Membolehkan pengguna penerbangan mendapatkan maklumat mengenai sekatan perjalanan bagi negara yang ingin dikunjungi. Contohnya, maklumat mengenai sekatan sempadan, keperluan ujian COVID-19, keperluan vaksinasi serta kuarantin dari seluruh dunia

Jejak Aduan Anda

Membolehkan pengguna penerbangan menjejak sejarah aduan mereka



Soalan Lazim (FAQ) Mengenai Hak-Hak Pengguna Penerbangan

Membolehkan pengguna mengakses maklumat berkaitan dengan hak-hak perjalanan penerbangan serta senarai jawapan yang komprehensif kepada soalan-soalan yang lazim ditanya mengenai hak-hak perjalanan penerbangan

Buat Aduan

Memperkasakan hak-hak pengguna dengan fungsi Buat Aduan kepada MAVCOM sekiranya mereka tidak menerima penyelesaian yang memuaskan daripada syarikat penerbangan atau lapangan terbang

Kenalan

Membolehkan pengguna penerbangan mengakses maklumat hubungan syarikat penerbangan tempatan dan asing, lapangan terbang serta butiran perhubungan MAVCOM seperti alamat emel dan nombor hotline pengguna



Petikan mengenai lapangan terbang

3.1 Lapangan Terbang di Malaysia

Malaysia mempunyai sejumlah 6 lapangan terbang antarabangsa, 19 lapangan terbang domestik dan 17 lapangan terbang pelepasan dan pendaratan pendek (*STOLport*). Sebagai pengendali lapangan terbang utama di Malaysia, Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) menguruskan 39 daripada 42 lapangan terbang komersial, di bawah suatu struktur pemilikan dan operasi tunggal. Sedangkan Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd. (SATS) menguruskan Lapangan Terbang Antarabangsa Senai Johor Bahru dan Lapangan Terbang Kerteh, dan Tanjung Manis Development Sdn. Bhd. menguruskan Lapangan Terbang Tanjung Manis.

Pada 17 Jun 2021, Lapangan Terbang Mukah (MKM) yang baharu telah mula beroperasi, menggantikan semua fungsi *STOLport* Mukah sebelumnya. Terminal baharu ini boleh menampung sehingga 200 orang penumpang pada bila-bila masa dengan sehingga 264,000 orang penumpang setahun, berbanding dengan *STOLport* Mukah yang hanya dapat mengendalikan 67 orang penumpang sehari. Pembukaan MKM baharu ini datang tepat pada masanya untuk meningkatkan perhubungan bandar di pinggir pantai itu dengan kawasan di sekelilingnya di Sarawak, seterusnya membolehkan penghantaran bekalan yang perlu seperti ubat, makanan dan bekalan asas ke kawasan terpencil semasa tempoh pandemik COVID-19 yang mencabar.

Rajah 3.1

Senarai Lapangan Terbang di Malaysia



Lapangan Terbang Antarabangsa

1. Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KUL – Terminal 1 & 2)
2. Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu (BKI)
3. Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching (KCH)
4. Lapangan Terbang Antarabangsa Langkawi (LGK)
5. Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang (PEN)
6. Lapangan Terbang Antarabangsa Senai (JHB)

Lapangan Terbang Domestik

1. Sultan Abdul Halim/ Alor Setar (AOR)
2. Bintulu (BTU)
3. Sultan Azlan Shah/ Ipoh (IPH)
4. Kerteh (KTE)
5. Labuan (LBU)
6. Lahad Datu (LDU)
7. Limbang (LMN)
8. Melaka (MKZ)
9. Miri (MYY)
10. Mukah (MKM)
11. Mulu (MZV)
12. Sibul (SBW)
13. Sultan Abdul Aziz Shah/ Subang (SZB)
14. Sultan Ahmad Shah/ Kuantan (KUA)
15. Sultan Ismail Petra/ Kota Bharu (KBR)
16. Sultan Mahmud/ Kuala Terengganu (TGG)
17. Sandakan (SDK)
18. Tanjung Manis (TGC)
19. Tawau (TWU)

STOLport

1. Bario (BPN)
2. Bekalalan (BKM)
3. Belaga (BLG)
4. Kapit (KPI)
5. Kudat (KUD)
6. Lawas (LWY)
7. Long Akah (LKH)
8. Long Banga (LBP)
9. Long Lellang (LGL)
10. Long Pasia (GSA)
11. Long Semado (LSM)
12. Long Seridan (ODN)
13. Marudi (MUR)
14. Pangkor (PKG)
15. Redang (RDN)
16. Semporna (SMM)
17. Tioman (TOD)

Sumber: MAVCOM

3.2 Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang

Pembangunan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang telah mula-mula diumumkan pada bulan Oktober 2016, dengan objektif untuk mempertingkatkan keselesaan penumpang di lapangan terbang, memastikan bahawa tahap perkhidmatan pengguna diutamakan dan memudahkan pengalaman pengguna lapangan terbang yang diperbaiki untuk penumpang dan pengguna lain lapangan terbang seperti syarikat penerbangan dan pengendali darat.

Sepanjang tahun 2017, Suruhanjaya telah melibatkan dan mengumpulkan maklum balas daripada pelbagai pihak berkepentingan mengenai Kertas Rundingan

yang diterbitkan bagi Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, yang selepas itu telah menghasilkan pelaksanaannya di Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur 2 (klia2) secara berperingkat-peringkat. Pada asasnya, Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang digunakan sebagai panduan untuk lapangan terbang agar beroperasi dengan cekap sementara menyediakan kemudahan demi manfaat para penumpang, syarikat penerbangan, pengendali darat dan pengguna lain lapangan terbang.

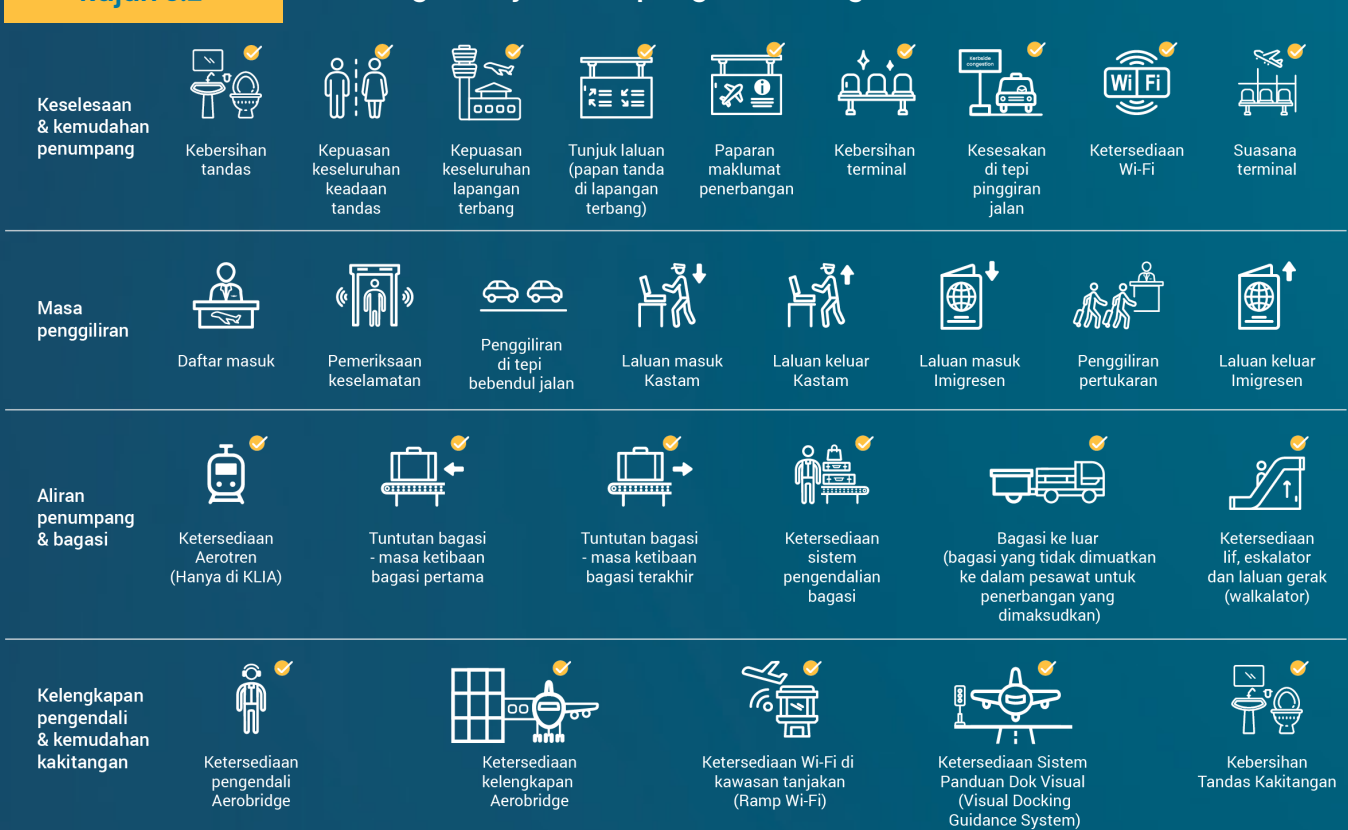
3.3 Pemantauan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang pada Tahun 2021

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang menyatakan standard dan Penunjuk Prestasi Utama (KPI) yang berkaitan dengan perkhidmatan lapangan terbang, dan oleh itu digunakan sebagai titik rujukan untuk pengendali lapangan terbang bagi memantau, menilai, mengekalkan dan memperbaiki perkhidmatannya dengan teratur.

Di bawah Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang, 28 unsur kualiti perkhidmatan ditetapkan berdasarkan 4 kategori kualiti perkhidmatan penting, yang terdiri daripada keselesaan dan kemudahan penumpang, masa penggiliran, aliran penumpang dan bagasi, serta kelengkapan pengendali dan kemudahan kakitangan.

Rajah 3.2

Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di KLIA & klia2



✓ menunjukkan unsur kualiti perkhidmatan yang beroperasi pada tahun 2021

• Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang hanya terpakai di lapangan terbang di Malaysia dan tidak termasuk Lapangan Terbang Perlepasan dan Pendaratan Pendek (STOLport)

Sumber: MAVCOM

3.4 Moratorium Penguatkuasaan, dan Keberterusan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang semasa Pandemik COVID-19

Pandemik COVID-19 telah menjejaskan industri penerbangan dengan teruk, membawa kepada kemerosotan yang mendadak dalam perniagaan dan hasil disebabkan oleh sekatan perjalanan udara di seluruh dunia.

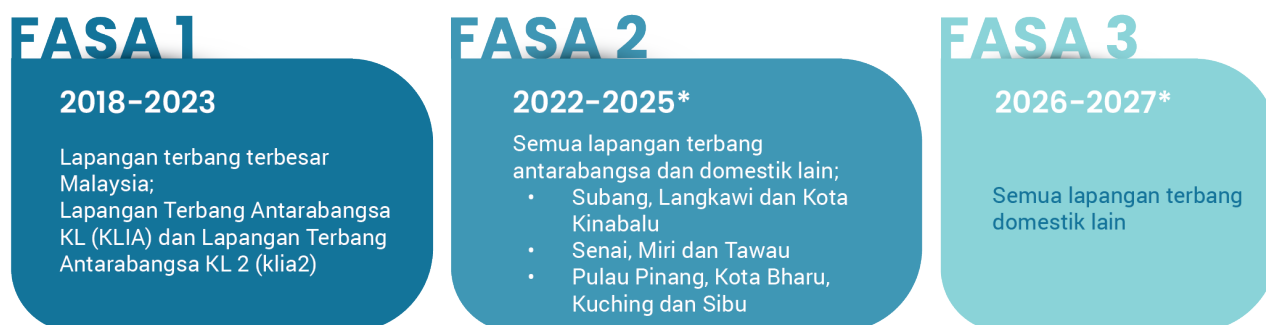
Suruhanjaya telah melanjutkan moratorium ke atas penguatkuasaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang antara 1 Februari 2020 sehingga 31 Mac 2022, selama sejumlah 26 bulan. Sejak itu, penguatkuasaan telah disambung semula dari bulan April 2022.

Untuk memastikan keberterusan kualiti perkhidmatan di lapangan terbang, setiap unsur dinilai berdasarkan suatu mekanisme pengukuran tertentu. Semasa tempoh moratorium penguatkuasaan, Suruhanjaya terus melibatkan pengendali lapangan terbang berkenaan dengan prestasi bulanannya, dan meminta maklumat dan data yang berkaitan untuk memastikan bahawa perkhidmatan yang diberikan adalah pada tahap optimum.

3.5 Pelaksanaan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di lapangan terbang Malaysia

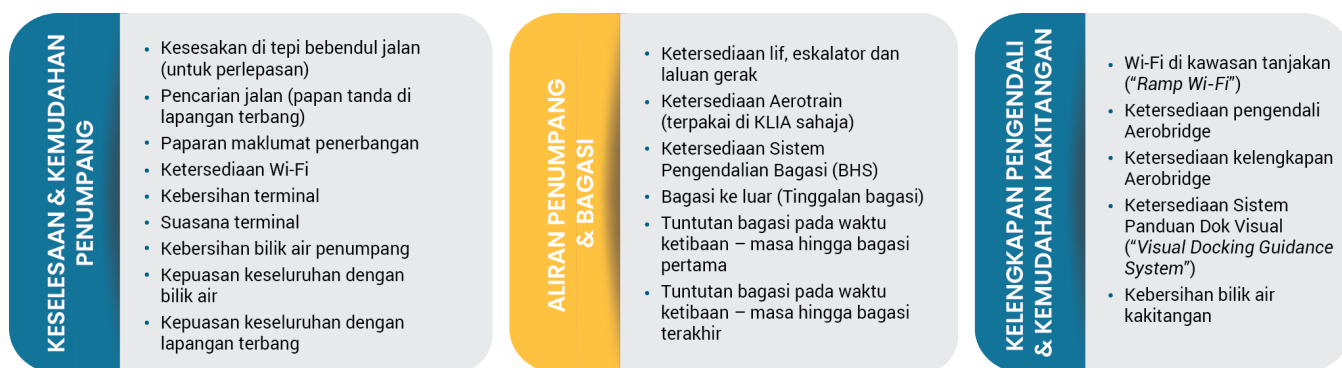
Melalui penglibatan yang mendalam dengan pelbagai penggiat industri penerbangan, Suruhanjaya bermatlamat untuk melaksanakan Rangka Kerja QoS dengan sepenuhnya di semua lapangan terbang di Malaysia mengikut fasa yang dicadangkan seperti berikut:

Rajah 3.3



* Catatan: Keutamaan lapangan terbang mungkin lama-kelamaan berubah berdasarkan volum penumpang, penggunaan terminal dan prestasi perkhidmatan lapangan terbang.

Mengikut fasa pelaksanaan yang dicadangkan, Rangka Kerja QoS mula dilaksanakan di KLIA dan klia2 sejak bulan September 2018, dengan sejumlah 20 daripada 28 unsur kualiti perkhidmatan dilaksanakan di kedua-dua terminal. Unsur kualiti perkhidmatan yang telah dilaksanakan adalah seperti berikut dalam Rajah 3.4:



Akibat Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang telah dikuatkuasakan oleh Kerajaan Malaysia sebagai gerak balas terhadap pandemik COVID-19, pelaksanaan unsur kualiti perkhidmatan selebihnya di bawah masa penggiliran, yang merangkumi penggiliran di tepi bebendul jalan, daftar masuk, pemeriksaan keselamatan penumpang, imigresen dan kastam, telah ditangguhkan pada tahun 2021. Dengan pelonggaran sekatan pergerakan secara beransur-ansur sejak pertengahan tahun 2021, dan penyambungan perjalanan antarabangsa pada tahun 2022, Suruhanjaya menasahkan penyelesaian pelaksanaan kesemua 28 unsur kualiti perkhidmatan di KLIA dan klia2 pada tahun 2023.

Berkenaan dengan lapangan terbang yang lain pula, MAVCOM telah menyelesaikan fasa pembangunan Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang di lapangan terbang Subang, Langkawi dan Kota Kinabalu. Kemudiannya, fasa pelaksanaan telah bermula pada suku pertama tahun 2022 (Q1 2022) dan disasarkan untuk diselesaikan mengikut fasa menjelang suku kedua tahun 2023 (Q2 2023). Rangka Kerja QoS Lapangan Terbang juga akan dibangunkan dan dilaksanakan secara beransur-ansur di 20 buah lapangan terbang selebihnya antara tahun 2023 dan 2027.

3.6 Pembangunan Rangka Kerja Jangka Panjang bagi Pengawalseliaan Caj Perkhidmatan Penumpang

Pada bulan Julai 2021, Suruhanjaya telah memulakan usahanya untuk membangunkan rangka kerja jangka panjang bagi pengawalseliaan caj perkhidmatan penerbangan untuk semua lapangan terbang di Malaysia. Matlamat akhir adalah untuk mengadakan rangka kerja yang mantap dan saksama, yang mengimbangkan keperluan semua pihak yang terlibat dalam aspek caj tersebut bagi penggunaan wajar kemudahan lapangan terbang. Perkara ini termasuk Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), caj pendaratan dan parkir, serta semua caj yang diperuntukkan dalam Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016 dan pindaannya. Suruhanjaya juga akan memeriksa dengan teliti bentuk caj yang lain, sekiranya terdapat alasan yang wajar dan sah untuk berbuat demikian.

Suruhanjaya sedar bahawa industri ini masih sedang pulih daripada pandemik COVID-19, dan bahawa trafik penumpang dan pergerakan pesawat udara tetap jauh lebih rendah daripada tahap tahun 2019. Hal ini mengakibatkan tekanan kewangan dan operasi yang ketara terhadap syarikat penerbangan dan juga lapangan terbang. Walaupun begitu, pembangunan rangka kerja jangka panjang akan diteruskan, dengan mengambil kira kekangan ini, dan dengan harapan untuk menetapkan rangka kerja yang membolehkan pengalaman penumpang yang bertaraf dunia.

Usaha berkenaan dengan rangka kerja jangka panjang ini dijangka akan diselesaikan menjelang suku ketiga tahun 2023 (Q3 2023).

Pemantauan Harga Tambang Penerbangan Domestik dan Persaingan

4.1 Pemantauan Tambang Udara Domestik

MAVCOM terus memantau harga tambang penerbangan untuk semua laluan domestik bagi tahun 2021. Walaupun skop awal Suruhanjaya melibatkan pengumpulan data mengenai pergerakan harga yang mempengaruhi tambang udara domestik semasa musim perayaan dan musim puncak, dalam beberapa tahun ini skop tersebut telah berkembang untuk merangkumi banyak lagi.

Pada tahun 2021, Suruhanjaya telah mengkaji kesan Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang dikenakan oleh pihak kerajaan, terhadap pergerakan harga tambang udara. Kewajipan pemantauan MAVCOM juga diperluas untuk merangkumi pemerhatian kesan peristiwa kebangsaan, seperti pilihan raya negeri Sarawak, terhadap harga tambang udara domestik.

Tambang udara domestik bagi suku kedua tahun 2021 (Q2 2021) telah naik sehingga RM219, 1.1

kali lebih tinggi berbanding dengan paras purata pada tahun 2019. Laluan yang menunjukkan kenaikan tertinggi dalam tambang udara terdiri daripada laluan Kuala Lumpur – Kota Kinabalu, Kuala Lumpur – Kuching, Kuala Lumpur – Miri, dan Kuala Lumpur – Sibu. Kekerapan penerbangan terhad yang dibenarkan dalam pasaran domestik telah memberikan kesan terhadap tambang udara.

Beralih ke suku keempat tahun 2021 (Q4 2021) pula, tambang udara domestik purata ialah RM199, 1.1 kali lebih rendah daripada paras tahun 2019. Hal ini merupakan hasil pelonggaran sekatan perjalanan.

Suruhanjaya tetap komited untuk memantau harga tambang penerbangan domestik dan juga memberikan maklumat kemas kini dengan segera kepada Kementerian Pengangkutan setiap minggu.

4.2 Persaingan

Menurut peranan kami dalam membentuk rangka kerja berdaya saing yang mendorong persekitaran komersial yang stabil dan mampan, MAVCOM komited terhadap usaha mengawasi dan menggalakkan persaingan yang adil dalam industri penerbangan.

Pada tahun 2021, MAVCOM telah menerima Pemberitahuan dan Permohonan Percantuman yang Dijangkakan yang pertama antara Korean Air Lines Co. Ltd. dan Asiana Airlines Inc. pada 19 Mac 2021. Suatu perundingan awam telah diadakan selama tempoh 2 minggu berikutan penerbitan Keputusan yang Dicapadangkan olehnya mengenai perkara tersebut. Selepas mengkaji semula permohonan itu dengan teliti, MAVCOM telah memutuskan bahawa percantuman tersebut tidak akan melanggar Seksyen 54 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], yang melarang apa-apa percantuman yang mengakibatkan Pengurangan Persaingan yang Substansial (SLC) dalam mana-mana pasaran perkhidmatan penerbangan. Keputusan ini merupakan kes percantuman berkaitan persaingan pertama di mana penemuan dan analisis telah diterbitkan sepenuhnya oleh mana-mana pihak berkuasa persaingan atau pengawal selia sektor di Malaysia

Dalam Keputusan Muktamadnya, Suruhanjaya telah membuat kesimpulan bahawa, walaupun bahagian pasaran pascapercantuman Korean Air Lines dan Asiana Airlines bagi satu laluan terus di antara Seoul, Korea Selatan dan Kota Kinabalu, Malaysia akan menjadi lebih besar, percantuman itu tidak akan menyebabkan apa-apa kesan unilateral dalam pasaran dari segi harga, kerana Kementerian Tanah, Infrastruktur dan Pengangkutan Korea Selatan (MOLIT) mencegah pihak-pihak percantuman daripada menaikkan harga secara signifikan. MAVCOM juga mendapati bahawa percantuman itu akan memberikan kesan yang sedikit terhadap halangan kemasukan dan pengembangan. MAVCOM juga mengambil maklum bahawa penumpang dapat menggunakan kuasa pembeli timbal balas terhadap syarikat penerbangan ini disebabkan oleh peningkatan agensi pelancongan dalam talian yang boleh mewujudkan lebih banyak pilihan penerbangan

dan menggabungkan tawaran promosi daripada syarikat-syarikat penerbangan yang berbeza. MAVCOM juga telah menerima pembelaan firma yang merosot ("failing firm defence") dan menerima kenyataan bahawa Asiana Airlines menghadapi cabaran kewangan yang signifikan dan oleh itu, perlu dianggap sebagai sebuah firma yang merosot. Di samping itu, MAVCOM telah mendapati bahawa percantuman itu akan menghasilkan kecekapan ekonomi dan manfaat sosial yang signifikan, seperti keselamatan yang dipertingkatkan, kos latihan yang dikurangkan, serta kecekapan yang berhubung dengan Penyelenggaraan, Pembaikan dan Baik Pulih (MRO).

Keputusan percantuman ini menunjukkan keupayaan dan kemampuan MAVCOM untuk menjalankan kerja analisis persaingan yang berkaitan dengan percantuman untuk memastikan perlindungan dan pembangunan sektor penerbangan Malaysia secara berterusan. Ia menunjukkan kebolehan MAVCOM untuk menjalankan penilaian persaingan yang setanding dengan standard antarabangsa bagi penilaian persaingan.

Pada bulan Oktober 2021, MAVCOM telah menerima satu lagi permohonan Percantuman yang Dijangkakan, kali ini dalam sektor pengendalian darat. Percantuman yang Dijangkakan ini adalah antara SIA Engineering Company Limited dan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd. dan perundingan mengenai Keputusan yang Dicapadangkan akan bermula pada bulan Julai 2022.



Perkhidmatan Penerbangan di Sabah dan Sarawak

5.1 Petikan mengenai Sabah dan Sarawak

Walaupun menaiki kapal terbang sering kali dianggap sebagai sesuatu kemewahan, sebaliknya, pengangkutan udara merupakan suatu keperluan di Sabah dan Sarawak untuk merentasi jarak yang jauh di antara 2 negeri itu dan sama penting, dalam menghubungkan Malaysia Timur dengan Semenanjung Malaysia.

Pelbagai Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang dikeluarkan semasa sebahagian besar daripada tahun 2021 yang dilanjutkan dari tahun sebelumnya, telah menjejaskan Sabah dan Sarawak, mengehadkan perjalanan udara di antara kedua-dua negeri itu dan Semenanjung. Jawatankuasa Pengurusan Bencana Negeri Sarawak (JPBN) dan pihak berkuasa Sabah telah mengenakan peraturan yang ketat untuk mengurangkan kekerapan penerbangan bagi membendung pandemik COVID-19, yang akhirnya membawa kepada sebilangan kecil penumpang perjalanan udara yang direkodkan memasuki kedua-dua buah negeri tersebut. Pengangkutan barangan perlu, serta pengeksportan barangan yang dikeluarkan di Malaysia Timur, hampir-hampir terhenti. Penutupan sempadan dan sekatan perjalanan yang dikenakan di seluruh dunia juga

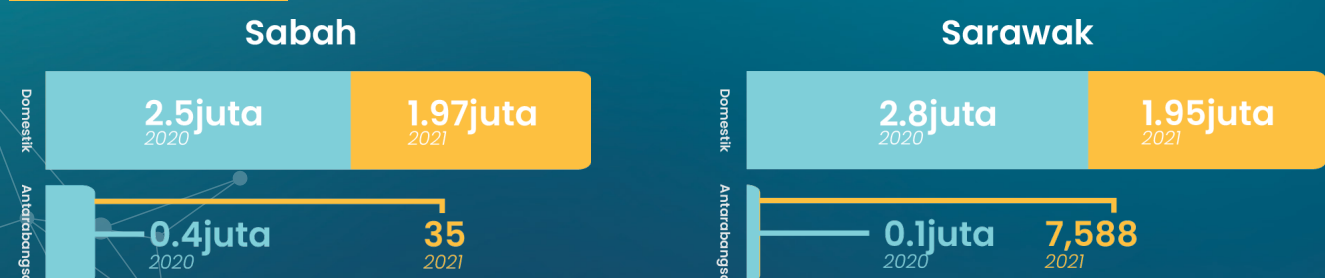
mengakibatkan kemerosotan yang mendadak dalam trafik penumpang domestik dan juga antarabangsa di Malaysia Timur.

Trend menurun ini terus berlaku pada tahun 2021: walaupun Sabah menyaksikan 2.5 juta orang penumpang domestik pada tahun 2020, angka ini berkurang menjadi 1.97 juta orang penumpang pada tahun 2021. Begitu juga Sarawak yang merekodkan 2.8 juta ketibaan domestik pada tahun 2020 yang merosot menjadi 1.95 juta orang penumpang pada tahun 2021.

Namun, kejatuhan yang paling ketara adalah dalam bilangan ketibaan antarabangsa ke Malaysia Timur. Pada tahun 2020, terdapat seramai 0.4 juta orang pengunjung antarabangsa ke Sabah. Pada tahun 2021, bilangan penumpang antarabangsa jatuh dengan mendadak menjadi hanya 35 orang disebabkan oleh penggantungan penerbangan berjadual antarabangsa terus ke Sabah. Di negeri jiran, Sarawak, bilangan penumpang antarabangsa yang berjumlah seramai 0.1 juta orang pada tahun 2020, telah berkurang menjadi hanya 7,588 orang pada tahun 2021.

Rajah 5.1

Jumlah Trafik Penumpang di Sabah dan Sarawak pada tahun 2020 dan 2021



Sumber: Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB) Laporan Tahunan 2021

Jadual 5.1

Hak Trafik Udara (ATR) yang Diberikan oleh MAVCOM kepada Syarikat Penerbangan Tempatan bagi Operasi di Sabah dan Sarawak dari bulan Januari hingga Disember 2021

Syarikat Penerbangan	Sabah		Sarawak	
	Domestik	Antarabangsa	Domestik	Antarabangsa
AirAsia	1	2	1	0
AirAsia X	0	1	0	0
Malaysia Airlines*	1	6	2	3
MyJet Xpress	3	8	3	0
M Jets International	1	0	1	0
Raya Airways	1	0	0	0
World Cargo Airline	4	0	4	1
JUMLAH	11	17	11	4

Catatan: *Termasuk MABKargo
Sumber: MAVCOM

Jadual 5.2

Senarai Pemegang Lesen dan Permit yang Beroperasi di Sabah dan Sarawak

Jenis Lesen	Sabah		Sarawak	
	2020	2021	2020	2021
Lesen Pengedali Aerodrom (AOL)	-	-	1	-
Permit Perkhidmatan Udara (ASP)	3	-	2	-
Lesen Pengendalian Darat (GHL)	1	2	3	2
JUMLAH	4	2	6	2

Sumber: MAVCOM

5.1 Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS)

Suruhanjaya mengawasi laluan Obligasi Perkhidmatan Awam (PSO) di bawah program Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) mengikut Seksyen 68 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. RAS menyediakan perkhidmatan udara yang perlu untuk masyarakat tempatan di Sabah dan Sarawak dari segi memudahkan pemerolehan keperluan asas, memperkasakan perniagaan kecil serta membolehkan capaian kepada keperluan pendidikan dan perubatan yang baik.

Pada tahun 2021, capaian kepada kawasan di bawah program RAS terus terjejas semasa perisytiharan keadaan darurat yang berkuat kuasa di seluruh negara dari bulan Januari hingga Ogos 2021, serta pelaksanaan Perintah Kawalan Pergerakan Penuh (FMCO) di seluruh negara.

FMCO telah dilanjutkan seterusnya hingga bulan November 2021 di Sarawak untuk mengawal pergerakan keseluruhan bagi pilihan raya umum yang bakal diadakan pada masa itu.

JPN yang memimpin pengurusan pandemik bagi negeri itu, telah mengenakan sekatan perjalanan sementara ke atas semua syarikat penerbangan, termasuk MASwings, yang mengakibatkan kekerapan penerbangan yang dikurangkan pada laluan tertentu semasa 10 bulan pertama tahun 2021, dengan peningkatan secara beransur-ansur selepas pelonggaran sekatan perjalanan pada bulan November 2021.

Sewaktu tempoh sekatan perjalanan itu, syarikat penerbangan hanya dibenarkan untuk mengendalikan penerbangan selepas kelulusan JPBN. Sekatan tersebut telah mengakibatkan pengurangan keseluruhan dalam perkhidmatan oleh MASwings, dengan sejumlah 20,382 penerbangan yang dikendalikan atau 48 peratus daripada jumlah penerbangan berjadual prapandemik. 24,234 penerbangan yang dikendalikan pada tahun 2021 ialah 16 peratus lebih rendah berbanding dengan tahun 2020, dan ini merupakan 64 peratus daripada perkhidmatan RAS yang dirancang bagi tahun 2020. Kekerapan penerbangan mingguan tambahan telah ditambah pada laluan Miri – Lawas (MYL-LWY), Miri – Limbang (MYL-LMN) dan Kuching – Limbang (KCH-

LMN) disebabkan oleh penggantungan perjalanan rentas sempadan melalui darat dan laut di antara Brunei dan Malaysia. Satu-satunya cara untuk membuat perjalanan ke dan dari daerah Limbang adalah melalui udara sehingga Brunei membuka semula sempadannya pada 1 Ogos 2022. Tambahan lagi, laluan Kota Kinabalu – Kudat – Sandakan (BKI-KUD-SDK) telah digantung sehingga diberitahu kemudian, disebabkan oleh permintaan yang rendah.

Bilangan keseluruhan penumpang juga jatuh sebanyak 20 peratus, iaitu sejumlah 336,496 orang yang dibawa pada tahun 2021, berbanding dengan 420,997 orang pada tahun 2020.

Walau bagaimanapun, permintaan perjalanan telah meningkat selepas pelonggaran sekatan perjalanan pada bulan November 2021. Jumlah bilangan penumpang telah meningkat sebanyak 9 peratus pada 2H 2021, dengan pertumbuhan yang paling tinggi pada bulan Disember, dua kali ganda tahun ke tahun.

Jadual 5.3

Senarai Laluan RAS dengan Pengurangan Kekerapan Penerbangan yang Dikendalikan oleh MASwings pada bulan Disember 2021

SARAWAK (Dalaman)			
Laluan	Pesawat Udara	Kekerapan/minggu	Kekerapan/minggu (Semasa PKP pada tahun 2021)
Miri - Mulu	ATR 72-500	14	7 hingga 12
Miri - Limbang	ATR 72-500	21	14 hingga 28
Miri - Bintulu	ATR 72-500	14	7
Miri - Sibul	ATR 72-500	28	14 hingga 21
Bintulu - Sibul	ATR 72-500	14	4 hingga 7
Kuching - Mulu	ATR 72-500	7	3 hingga 7
Kuching - Limbang	ATR 72-500	3	3
Miri - Lawas	Twin Otter	38	35 hingga 44
Limbang - Lawas	Twin Otter	2	2
Miri - Ba'kelalan	Twin Otter	3	3
Lawas - Ba'kelalan	Twin Otter	3	3
Miri - Bario	Twin Otter	14	14
Marudi - Bario	Twin Otter	7	7
Miri - Marudi	Twin Otter	24	9
Miri - Long Lellang	Twin Otter	3	3
Marudi - Long Lellang	Twin Otter	2	2
Miri - Long Akah	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Akah	Twin Otter	2	2
Bario - Ba'kelalan	Twin Otter	1	1
Sibu - Mukah	Twin Otter	3	2 hingga 3
Mukah - Miri	Twin Otter	7	7
Mukah - Bintulu	Twin Otter	2	2

SARAWAK (Dalaman)			
Laluan	Pesawat Udara	Kekerapan/minggu	Kekerapan/minggu (Semasa PKP pada tahun 2021)
Mukah - Kuching	Twin Otter	28	21 (7 ATR & 14 Twin Otter)
Miri - Long Seridan	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Seridan	Twin Otter	2	2
Miri - Long Banga	Twin Otter	2	2
Marudi - Long Banga	Twin Otter	2	2
Kuching - Tanjong Manis	Twin Otter	7	7
Bario - Long Seridan	Twin Otter	1	1
Bario - Long Lellang	Twin Otter	1	1

SABAH (Dalaman)			
Laluan	Pesawat Udara	Kekerapan/minggu	Kekerapan/minggu (Semasa PKP pada tahun 2021)
Kota Kinabalu - Lahad Datu	ATR 72-500	35	21
Sandakan - Tawau	ATR 72-500	14	7
Kota Kinabalu - Labuan	ATR 72-500	28	21
Kota Kinabalu - Kudat	Twin Otter	2	-
Kudat - Sandakan	Twin Otter	2	-
Lahad Datu - Sandakan (Mula berkuat kuasa 1 Mei 2019)	ATR 72-500	14	7

SABAH/SARAWAK (Antara Negeri)			
Laluan	Pesawat Udara	Kekerapan/minggu	Kekerapan/minggu (Semasa PKP pada tahun 2021)
Miri - Labuan	ATR 72-500	35	14 hingga 21
Kota Kinabalu - Mulu	ATR 72-500	7	7
Kota Kinabalu - Limbang	Twin Otter	3	1 hingga 3
Kota Kinabalu - Lawas	Twin Otter	2	2

Sumber: MAVCOM

Suruhanjaya dan Tadbir Urus

Sebagai pengawal selia ekonomi dan komersial bagi industri penerbangan awam di Malaysia, MAVCOM berpegang teguh pada tadbir urus yang baik untuk memastikan pembuatan keputusan yang mantap dan berkesan melalui proses dan polisi yang memuaskan. Suruhanjaya mengamalkan tadbir urus yang baik melalui prinsip pengurusan yang kukuh dan pematuhan sepenuhnya kepada Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

Kuasa Suruhanjaya

Untuk membolehkan Suruhanjaya melaksanakan fungsinya dengan cekap dan berkesan, Akta 771 memberikan kuasa kepada Suruhanjaya, antara lain, untuk menjalankan segala aktiviti yang didapati Suruhanjaya perlu, berfaedah atau mudah bagi atau berkaitan dengan pelaksanaan fungsinya; untuk bekerjasama atau bertindak bersama-sama dengan mana-mana agensi Kerajaan, syarikat atau individu; untuk menghendaki pemberian maklumat pihak berkepentingan dalam industri penerbangan awam; untuk menggunakan aset Suruhanjaya dan melantik ejen, pakar atau perunding; untuk mengenakan fi,

kos atau caj bagi pemberian perkhidmatannya; untuk merumuskan dan melaksanakan pembangunan sumber manusia dan membiayai program kerjasama; untuk memberikan pinjaman dan biasiswa kepada pekerja Suruhanjaya; dan untuk mengurus penyebaran maklumat mengenai perkara fungsinya.

Terutamanya, Kuasa Suruhanjaya memastikan bahawa MAVCOM dapat melaksanakan fungsinya, sementara mengekalkan ketekalan dan kesaksamaan keputusan pengawalseliaannya.

Keanggotaan Suruhanjaya

Suruhanjaya terdiri daripada Anggota yang terpelbagai, berdedikasi dan berpengalaman yang akan merangka kejayaannya melalui kepimpinan yang dapat dicontohi dan berpengetahuan luas. Akta 771 menyatakan bahawa keanggotaan Suruhanjaya hendaklah terdiri daripada Pengerusi Eksekutif yang hendaklah dilantik oleh Perdana Menteri.

Pengerusi Eksekutif disokong oleh 2 orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT), dan Ketua Pengarah Unit Perancang Ekonomi Jabatan Perdana Menteri.

Anggota Suruhanjaya selebihnya merangkumi tidak kurang daripada 4 tetapi lebih daripada 6 orang Anggota lain yang dilantik oleh Menteri selepas berunding dengan Perdana Menteri.

Anggota Suruhanjaya merupakan individu dipandang tinggi yang dipilih berdasarkan kemahiran dan kepakaran mereka, atau keupayaan dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan ekonomi, kewangan, penerbangan, perniagaan, pentadbiran, undang-undang dan apa-apa perkara lain yang mungkin berkaitan dengan peranan dan tanggungjawab MAVCOM.

Tatakelakuan

Di bawah seksyen 15 Akta 771, Suruhanjaya hendaklah menetapkan kod kelakuan yang hendak dipatuhi oleh Anggota Suruhanjaya dan Anggota Jawatankuasa.

Suruhanjaya mengakui bahawa pematuan Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Kod Kelakuan) 2018 adalah sangat penting dalam mendukung tadbir urus yang baik. Ia menetapkan bahawa seseorang Anggota

Suruhanjaya hendaklah sentiasa menunaikan kewajipannya dengan penuh integriti dan mengutamakan kepentingan awam. Selaras dengan hal ini, setiap orang Anggota Suruhanjaya dan Anggota Jawatankuasa dipertanggungjawabkan terhadap tindakan mereka, dan interaksi dengan pihak berkepentingan Suruhanjaya, kerana keputusan mereka harus bersifat bebas dan tidak dipengaruhi oleh unsur luar untuk mengelakkan percanggahan kepentingan.

Mesyuarat Suruhanjaya

Akta 771 menghendaki supaya Mesyuarat Suruhanjaya diadakan tidak kurang daripada 3 kali setahun. Pada tahun 2021, Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak 13 kali dan butirannya adalah seperti berikut:

Tarikh	Mesyuarat
14 Januari 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2021
11 Februari 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 02/2021
11 Mac 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 03/2021
16 April 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 04/2021
24 Mei 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 05/2021
10 Jun 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 06/2021
8 Julai 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 07/2021
5 Ogos 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 08/2021
9 September 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 09/2021
20 September 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 01/2021 Khas
7 Oktober 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 10/2021
17 November 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 11/2021
22 Disember 2021	Mesyuarat Suruhanjaya 12/2021

Anggota Suruhanjaya dan kehadiran mereka di 13 Mesyuarat Suruhanjaya pada tahun 2021 tersebut adalah disenaraikan di bawah:

Anggota Suruhanjaya pada tahun 2021	Jumlah Kehadiran
Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim	13/13
Datuk Isham Ishak	13/13
Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien ¹ (Anggota ex officio Suruhanjaya sehingga 16 Oktober 2022)	10/13
Datuk Seri Long See Wool ²	13/13
Dato' Fauziah Yaacob ³	13/13
Dato' Mah Weng Kwai ⁴	13/13
Hidah Misran (Anggota Silih Ganti Suruhanjaya untuk Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien)	3/13

Jawatankuasa – Jawatankuasa Suruhanjaya

Merujuk kepada seksyen 12(1) Akta 771, Suruhanjaya boleh menubuhkan Jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau suai manfaat untuk membantu dalam melaksanakan fungsi Suruhanjaya. Suruhanjaya juga boleh melantik mana-mana Anggotanya untuk menjadi Pengerusi sesuatu Jawatankuasa dan melantik mana-mana orang untuk menjadi Anggota mana-mana Jawatankuasa yang ditubuhkan.

Seksyen 20(1) Akta 771 memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk mewakilkan fungsi dan kuasanya kepada seorang Anggota Suruhanjaya atau suatu Jawatankuasa, dan fungsi dan kuasa yang diwakilkan tersebut hendaklah dilaksanakan dan dijalankan atas nama dan bagi pihak Suruhanjaya.

Jadual berikut menggariskan Jawatankuasa yang telah ditubuhkan oleh Suruhanjaya dan gambaran keseluruhan fungsi setiap Jawatankuasa bagi tahun 2021:

Jawatankuasa Audit & Risiko (ARC)	
Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	ARC mengawasi pelaporan kewangan, pengurusan kewangan, pembelanjawan, kawalan dalaman, pengurusan risiko dan kepatuhan pengawalseliaan Suruhanjaya, dan juga audit dalaman serta audit luar ke atas Suruhanjaya.
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	4
Anggota dan Kehadiran	Dato' Fauziah Yaacob (Pengerusi) ⁵ - 4/4 Datuk Nasir Ahmad - 4/4 Mohd Rashid Mohd Yusof - 4/4

¹ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien telah dianugerahi Darjah Kebesaran Seri Mahkota Wilayah (SMW) pada 1 Februari 2022. Beliau merupakan Anggota ex officio Suruhanjaya sehingga 16 Oktober 2022.

² Datuk Seri Long See Wool telah dilantik semula sebagai Anggota Suruhanjaya pada 1 Mac 2022.

³ Dato' Fauziah Yaacob telah mengosongkan jawatannya sebagai Anggota Suruhanjaya pada 28 Februari 2022.

⁴ Dato' Mah Weng Kwai telah mengosongkan jawatannya sebagai Anggota Suruhanjaya pada 28 Februari 2022.

⁵ Dato' Fauziah Yaacob telah mengosongkan jawatannya sebagai Pengerusi ARC pada 28 Februari 2022 dan Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Anggota LATRC pada 16 Jun 2022.

Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi (CEC)

Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	CEC memberikan panduan dan cadangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai apa-apa hal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam, ulasan pasaran perkhidmatan penerbangan dan garis panduan persaingan. Tambahan pula, Jawatankuasa ini mengawasi dan menilai cadangan pihak Pengurusan tentang apa-apa perkara yang dijalankan menurut fungsi yang diperuntukkan di bawah Bahagian VII (Persaingan) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771], terutamanya yang berkaitan dengan penyiasatan atau keputusan mengenai pelanggaran larangan yang disyaki, permohonan untuk pengecualian individu dan blok serta permohonan berkenaan dengan percantuman atau percantuman yang dijangkakan.
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	5
Anggota dan Kehadiran	Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien (Pengerusi) ⁶ - 4/5 Datuk Seri Long See Wool - 5/5 Dato' Normah Osman ⁷ - 4/4 Dato' Mah Weng Kwai ⁸ - 5/5 Dr. Cassey Lee Hong Kim - 5/5

Jawatankuasa Perlindungan Pengguna (CPC)

Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	CPC memberikan panduan strategik berhubung dengan perlindungan pengguna dalam industri penerbangan, dan memantau serta mengkaji semula jenis aduan yang diterima oleh Suruhanjaya melalui laporan berkala yang diberikan kepada Jawatankuasa. Jawatankuasa ini juga: - mengkaji semula, mempertimbangkan dan mencadangkan pindaan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC); dan - memberikan cadangan kepada Suruhanjaya mengenai penalti kewangan yang sesuai untuk dikenakan ke atas pemberi perkhidmatan penerbangan kerana tidak mematuhi MACPC menurut seksyen 69 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	4
Anggota dan Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool (Pengerusi) - 4/4 Professor Emeritus Dato' Dr. Sothi Rachagan - 4/4 Associate Professor Dr. Ezlika Mohd Ghazali - 4/4

Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara (LATRC)

Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	LATRC menilai cadangan pihak Pengurusan, berkaitan dengan, antara lain: - apa-apa permohonan untuk Lesen Perkhidmatan Udara (ASL), Permit Perkhidmatan Udara (ASP), Lesen Pengendalian Darat (GHL) dan Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) sebelum membuat cadangan kepada Suruhanjaya untuk kelulusan muktamad; dan - penguntukan Hak Trafik Udara (ATR) yang baharu dan sedia ada jika hak tidak mencukupi dan/atau bida kompetitif tidak mencukupi untuk hak tersebut.
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	13
Anggota dan Kehadiran	Datuk Seri Long See Wool (Pengerusi) - 13/13 Dato' Fauziah Yaacob ⁹ - 13/13 Mohamad Radzuan Mazlan ¹⁰ - 7/7 Wee Hock Kee - 13/13

⁶ Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien telah dianugerahi Darjah Kebesaran Seri Mahkota Wilayah (SMW) pada 1 Februari 2022. Beliau merupakan Anggota ex officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022.

⁷ Dato' Normah Osman telah dilantik sebagai Anggota CEC pada 21 Jun 2021.

⁸ Dato' Mah Weng Kwai telah mengosongkan jawatannya sebagai Anggota CEC pada 28 Februari 2022.

⁹ Dato' Fauziah Yaacob telah mengosongkan jawatannya sebagai Anggota LATRC pada 28 Februari 2022 dan YBhg. Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Anggota LATRC pada 16 Jun 2022.

¹⁰ Encik Mohamad Radzuan Mazlan telah dilantik sebagai Anggota LATRC pada 15 Jun 2021.

Jawatankuasa Perundangan, Pengawalseliaan & Penyelesaian Pertikaian (LRDC)

Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	LRDC memberikan panduan dan cadangan perundangan strategik kepada Suruhanjaya mengenai apa-apa hal perundangan. Selain itu, Jawatankuasa ini juga mengkaji semula, mempertimbangkan, menyumbangkan dan/atau memberikan panduan mengenai mana-mana draf cadangan undang-undang, peraturan, kod dan garis panduan baharu atau apa-apa bentuk perundangan subsidiari yang lain. Jawatankuasa ini mengawasi pengendalian dan penyelesaian semua litigasi penting dan pertanyaan atau prosiding pengawalseliaan yang melibatkan Suruhanjaya.
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	10
Anggota dan Kehadiran	Dato' Mah Weng Kwai (Pengerusi) ¹¹ - 10/10 Abdul Kadir Kassim - 5/10 Ragunath Kesavan - 9/10 Goh Keng Tat ¹² - 3/3

Jawatankuasa Pencalonan & Saraan (NRC)

Gambaran Keseluruhan Fungsi Jawatankuasa	NRC menilai calon bagi pelantikan Anggota Jawatankuasa dan Pengurusan Kanan dengan mempertimbangkan pengalaman, kelayakan dan kebolehan mereka. Jawatankuasa ini juga merumuskan dan menilai pakej saraan dan gaji untuk Pengurusan Kanan dan juga menentukan jumlah bonus untuk semua pekerja termasuk Pengurusan Kanan.
Bilangan Mesyuarat yang diadakan pada tahun 2021	1
Anggota dan Kehadiran	Dato' Fauziah Yaacob (Pengerusi) ¹³ - 1/1 Dato' Razali Mohamad ¹⁴ - 1/1 Badariah Abdul Jalil ¹⁵ - 1/1

¹¹ Dato' Mah Weng Kwai telah mengosongkan jawatannya sebagai Pengerusi LRDC pada 28 Februari 2022.

Datuk Roger Tan Kor Mee telah dilantik sebagai Pengerusi LRDC pada 16 Jun 2022.

¹² Goh Keng Tat telah dilantik sebagai Anggota LRDC pada 20 September 2021.

¹³ Dato' Fauziah Yaacob telah mengosongkan jawatannya sebagai Pengerusi NRC pada 28 Februari 2022.

Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad telah dilantik sebagai Pengerusi NRC pada 16 Jun 2022.

¹⁴ Dato' Razali Mohamad telah dilantik sebagai Anggota NRC pada 21 Jun 2021.

¹⁵ Badariah Abdul Jalil telah dilantik sebagai Anggota NRC pada 9 September 2021.



Anggota Suruhanjaya



Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim ialah Pengerusi Eksekutif MAVCOM dan telah dilantik pada 4 Mei 2020. Sebelum ini, beliau telah dilantik sebagai Pesuruhjaya MAVCOM pada 1 Mac 2016, semasa beliau berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha di Kementerian Pengangkutan (MOT) sehingga 6 Januari 2019. Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Ketua Pengarah Hal Ehwal Undang-Undang di Jabatan Perdana Menteri, Ketua Setiausaha Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi & Kepenggunaan, serta Ketua Setiausaha Kementerian Sumber Manusia. Sebelum bersara daripada Perkhidmatan Awam Malaysia pada bulan November 2019, beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Wilayah Persekutuan.

Datuk Seri Hj. Saripuddin memegang Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Kepujian) dari Universiti Malaya, Diploma Lanjutan dalam bidang Pengurusan Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN) dan Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan dalam Kewangan Korporat dari Universiti Hartford, Connecticut, Amerika Syarikat.

Datuk Isham Ishak



Datuk Isham Ishak kini merupakan Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MOT). Sebelum ini, beliau merupakan Ketua Setiausaha Kementerian Pelancongan, Seni dan Budaya (MOTAC), dan Ketua Setiausaha [dan sebelumnya Timbalan Ketua Setiausaha (Perdagangan)] Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI).

Kerjaya Datuk Isham dalam sektor kerajaan bermula pada tahun 1994 di MITI, di mana beliau telah berkhidmat dalam beberapa bahagian yang berkaitan dengan perdagangan dan industri dari aspek antarabangsa dan serantau, seperti Pertubuhan Perdagangan Dunia (WTO), Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (APEC) dan Persatuan Negara-Negara Asia Tenggara (ASEAN). Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Penasihat Menteri di Pejabat MITI Washington D.C. selama lima tahun. Datuk Isham sebelum ini pernah memegang jawatan sebagai Timbalan Ketua Pegawai Eksekutif (dan sebelum itu, Ketua Pegawai Operasi) Perbadanan Perusahaan Kecil dan Sederhana Malaysia (SME Corp. Malaysia).

Datuk Isham memegang Ijazah Sarjana Sastera dalam bidang Pengurusan Strategik dari Universiti Graduan Claremont, Amerika Syarikat dan pernah mengikuti Program Pengurusan dan Kepimpinan Lanjutan di Universiti Oxford, United Kingdom, serta Program Pengurusan Lanjutan di Sekolah Perniagaan Harvard, Amerika Syarikat.



Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien

(Anggota ex officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022)

Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien telah dilantik sebagai Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi (EPU) di Jabatan Perdana Menteri (JPM) pada 14 Februari 2020. Beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Hal Ehwal Ekonomi (MEA) pada 22 Oktober 2018, sebelum perubahan pentadbiran Kerajaan dan penstrukturan semula kementerian dan agensi. Sebelum pelantikan beliau sebagai Ketua Setiausaha, beliau berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Dasar) EPU, di bawah Jabatan Perdana Menteri dari 21 Ogos 2017 hingga 21 Oktober 2018, sebelum EPU dibubarkan berikutan penubuhan MEA. Datuk Seri juga diamanahkan untuk menyediakan Kajian Separuh Penggal Rancangan Malaysia Kesebelas, iaitu mengenai pembangunan dan kesejahteraan inklusif, pembangunan wilayah dan modal insan. Beliau juga bertanggungjawab dalam penyediaan keseluruhan dokumen Rancangan Malaysia Kedua Belas, 2021-2025.

Datuk Seri juga pernah berkhidmat sebagai Timbalan Ketua Pengarah (Pengurusan) bagi Kementerian Kesihatan dari bulan Januari 2015 hingga bulan Ogos 2017. Beliau mengawasi hal-hal pentadbiran, sumber manusia dan latihan yang berkaitan dengan perkhidmatan kesihatan awam di seluruh Malaysia. Beliau juga terlibat dengan Unit Kerjasama Awam-Swasta (UKAS), di bawah JPM sebagai Pengarah Kanan Bahagian Dasar dan Pembangunan (April-Disember 2010) dan Pengarah Bahagian Pembangunan Koridor (2009-2010). Sepanjang tempoh beliau di UKAS, beliau bertanggungjawab untuk merumuskan, melaksanakan dan memantau pelaksanaan dasar, strategi, program/projek Kerjasama Awam-Swasta dan pembangunan 5 buah wilayah/koridor pembangunan ekonomi.

Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien

(Anggota ex officio Suruhanjaya sehingga 14 Oktober 2022) (sambungan)

Datuk Seri berkelulusan Ijazah Sarjana Muda Ekonomi dari Universiti Malaya dan Ijazah Sarjana Ekonomi dari Universiti Kebangsaan Malaysia. Beliau juga memegang Diploma dalam bidang Pengurusan Awam dari INTAN. Selain itu, beliau merupakan Ahli Majlis dan Ahli Lembaga Pengarah bagi beberapa Majlis dan Agensi seperti Pihak Berkuasa Pembangunan Wilayah Iskandar (IRDA), Majlis Pembangunan Wilayah Ekonomi Pantai Timur (ECERDC), Pihak Berkuasa Pembangunan Ekonomi dan Pelaburan Sabah (SEDIA), Pihak Berkuasa Pembangunan Koridor Wilayah Sarawak (RECODA), Unit Peneraju Agenda Bumiputera (TERAJU), Majlis Amanah Rakyat (MARA), Ekuiti Nasional Berhad (EKUINAS), MyHSR Corporation (MyHSR Corp), Perbadanan Putrajaya (PPJ), Perbadanan Johor (JCorp) dan Perbadanan Kemajuan Negeri Perak (PKNP).

Datuk Seri Long See Wool

(Dilantik semula sebagai Anggota Suruhanjaya pada 1 Mac 2022)

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat selama lebih daripada 34 tahun di Kementerian Pengangkutan Malaysia (MOT) dengan pengkhususan dalam bidang penerbangan. Semasa beliau di MOT, beliau telah berkhidmat sebagai Penolong Setiausaha (Pengangkutan Udara) dan Ketua Penolong Setiausaha (Pembangunan Lapangan Terbang) di Bahagian Udara. Beliau kemudiannya dilantik sebagai Setiausaha Bahagian (Penerbangan) di Bahagian Udara dari 16 Mei 2002 hingga 1 November 2006 dan selepas itu, dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan).

Jawatan terakhir beliau adalah sebagai Ketua Setiausaha MOT yang dipegangnya tidak lama sebelum persaraannya pada tahun 2014. Datuk Seri Long memegang pelbagai ijazah dan diploma dari Universiti Malaya dan Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).



Dato' Mah Weng Kwai

(Anggota Suruhanjaya sehingga 28 Februari 2022)

Dato' Mah Weng Kwai ialah seorang bekas hakim yang telah bersara daripada Mahkamah Tinggi Malaya dan Mahkamah Rayuan pada tahun 2015. Beliau telah dilantik sebagai seorang Anggota Suruhanjaya Pelantikan Kehakiman dari tahun 2018 hingga 2022, dan Anggota Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM) dari tahun 2016 hingga 2022.

Dato' Mah pernah menyandang jawatan Presiden Majlis Peguam Malaysia (2001-2003) dan Presiden Persatuan Undang-Undang untuk Asia dan Pasifik (LAWASIA) (2006-2008). Beliau kini berkhidmat sebagai seorang perunding di firma undang-undang MahWengKwai & Associates, dan seorang Penimbang Tara dalam panel Pusat Timbang Tara Antarabangsa Asia (AIAC). Pada tahun 2020, beliau telah dilantik sebagai seorang Pengarah bebas di Pusat Penyelesaian Pertikaian Industri Sekuriti (SIDREC) dan kini merupakan Pengerusi SIDREC.

Dato' Mah telah diterima masuk ke Badan Peguam Inggeris sebagai seorang Peguam Bela pada tahun 1971, dan ke Badan Peguam Malaysia sebagai seorang Peguam Bela dan Peguam Cara pada tahun 1972. Beliau juga memegang Ijazah Sarjana Undang-Undang daripada Universiti Sydney, Australia, tempat beliau merupakan seorang Fellow Senat.



Dato' Fauziah Yaacob

(Anggota Suruhanjaya sehingga 28 Februari 2022)

Dato' Fauziah Yaacob kini menganggotai Lembaga Pengarah Prokhas Sdn. Bhd. dan telah berkhidmat dengan Persekutuan Pengurus Pelaburan Malaysia (FIMM). Sepanjang kerjaya beliau dalam sektor perkhidmatan awam, beliau telah menyandang beberapa jawatan dalam Kementerian Kewangan, Kementerian Pendidikan, dan MOT. Jawatan terakhir beliau sebelum persaraannya daripada perkhidmatan awam pada tahun 2015 adalah sebagai Timbalan Ketua Setiausaha Perbendaharaan (Pelaburan).

Dato' Fauziah juga pernah berkhidmat sebagai Pengurus Kanan KL International Airport Berhad dari tahun 1993 hingga 1996. Beliau memegang beberapa ijazah dan diploma daripada pelbagai institusi termasuk Universiti Liverpool, Universiti Malaya dan Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN).



Datuk Roger Tan Kor Mee

(Berkuat kuasa dari 8 Jun 2022)

Datuk Roger Tan Kor Mee adalah seorang peguam kanan. Beliau telah didaftarkan sebagai Peguam Bela dan Peguam Cara di Malaysia dan Singapura pada tahun 1989 dan sebelum itu telah diterima masuk ke "English Bar of the Honourable Society of Gray's Inn" di London sebagai Barrister pada tahun 1988. Beliau memiliki ijazah Sarjana Muda Undang-undang (Kepujian) dari Queen Mary College, Universiti London dan juga ijazah Sarjana Undang-undang dari Universiti Kebangsaan Singapura.

Beliau juga pernah menjadi rakan kongsi kanan firma guaman Tetuan Nik Saghir & Ismail yang berpusat di Kuala Lumpur dari tahun 1993 sehingga 2009. Sejak tahun 2010, beliau telah menjadi rakan kongsi pengurusan Tetuan Roger Tan & Partners.

Datuk Roger telah dipilih untuk berkhidmat dalam Badan Peguam Malaysia dari tahun 2004 sehingga 2009 dan dari tahun 2018 sehingga 2023. Beliau juga pernah berkhidmat sebagai ahli Lembaga Tatatertib Peguam Bela dan Peguam Cara selama dua penggal (dari 2013 sehingga 2015 dan 2017 sehingga 2019).

Datuk Roger juga tidak asing dalam bahagian perkhidmatan awam. Beliau telah berkhidmat sebagai perunding undang-undang luar kepada kerajaan Johor dan beberapa badan berkanun persekutuan. Pada tahun 2000-an, beliau telah membantu Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan secara pro bono untuk merombak undang-undang pembangunan perumahan serta undang-undang berkaitan pengurusan sisa pepejal dan pembersihan awam.

Datuk Roger juga pernah menyandang jawatan sebagai anggota Suruhanjaya di Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara (SPAN) antara Jun 2009 sehingga Mei 2017. Pada Mac 2009 sehingga Mac 2015, beliau turut dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah Perbadanan Pengurusan Sisa Pepejal dan Pembersihan Awam (SWCorp).

Pada bulan Julai 2019, Menteri Dalam Negeri ketika itu telah melantik beliau sebagai anggota Pasukan Petugas yang ditubuhkan untuk menyiasat kehilangan Pastor Raymond Koh dan Amri Che Mat.

Pada bulan Julai 2015, Datuk Roger telah dilantik dan kemudiannya dilantik semula oleh Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan untuk berkhidmat sebagai Presiden Tribunal Pengurusan Strata sehingga Jun 2022.

Datuk Roger juga kini merupakan pemegang amanah Yayasan Pendidikan Tunku Abdul Rahman College (TARC).



Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad

(Berkuat kuasa dari 8 Jun 2022)

Dato' Wan Kamaruzaman Wan Ahmad merupakan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) bagi Kumpulan Wang Persaraan (Diperbadankan) (KWAP) dari Mei 2013 sehingga Oktober 2018. Sebelum ini, beliau pernah berkhidmat sebagai Pengurus Besar bagi Jabatan Perbendaharaan di Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP) dari Oktober 2007 hingga April 2013. Dato' Wan Kamaruzaman memulakan kerjayanya di Maybank pada tahun 1981 dalam Jabatan Perbendaharaan dengan 2 jawatan di Hamburg, Jerman serta London, United Kingdom sebagai Pengurus Perbendaharaan dan Ketua Peniaga (Chief Dealer). Selepas meninggalkan Maybank pada tahun 1994, beliau telah berkhidmat sebagai Ketua Pegawai Eksekutif dan Pengarah di beberapa syarikat dalam Kumpulan Affin sehingga tahun 2005. Beliau kemudian berkhidmat sebagai Pengarah Eksekutif Kewangan di Kemuncak Facilities Management Sdn. Bhd. serta Izoma (M) Sdn. Bhd. sehingga tahun 2007.

Dato' Wan Kamaruzaman pernah dilantik sebagai Pengerusi pertama bagi Majlis Pelabur Institusi yang ditubuhkan pada 2015 untuk mewakili kepentingan pelabur institusi secara kolektif dalam pasaran kewangan Malaysia. Beliau juga merupakan Ahli Jawatankuasa penasihat Indeks FTSE4Good (yang berpusat di London) dari tahun 2015 sehingga 2019. Sumbangan Dato' Wan Kamaruzaman dalam mempertingkatkan amalan tadbir urus korporat di Malaysia telah menganugerahkan beliau pengiktirafan khas daripada Badan Pengawas Pemegang Saham Minoriti (MSWG).

Selain itu, Dato' Wan Kamaruzaman merupakan Ahli Lembaga Pengarah bagi beberapa syarikat tersenarai di Malaysia iaitu Malaysian Resources Corporation Berhad (MRCB), Bermaz Auto, Al-Aqar Healthcare REIT dan Al-Salam REIT. Beliau juga merupakan Ahli Panel Pelaburan KWSP dan Pengerusi di Iris Capital Partners, serta memegang jawatan Pengarah di Mudarabah Innovation Fund Investment Ltd. (MIFIL), Global LNG Sdn. Bhd., IPlus Technologies Sdn. Bhd., Massive Equity Sdn. Bhd. dan Malaysia Convention & Exhibition Bureau (MyCEB). Dato' Wan Kamaruzaman turut dilantik sebagai Pengarah di Bank of America Malaysia Berhad pada Julai 2022.

Beliau seorang pemegang Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Ekonomi Analitik) Kepujian daripada Universiti Malaya dan merupakan seorang Jurubank Bertauliah.



Hidah Misran

(Anggota Silih Ganti untuk Datuk Seri Saiful Anuar Lebai Hussien)

Hidah Misran telah dilantik sebagai Pengarah Bahagian Infrastruktur dan Kemudahan Awam (BINFRA), Unit Perancang Ekonomi (UPE), Jabatan Perdana Menteri (JPM) pada 3 Februari 2020. Tanggungjawab beliau termasuk merancang, menilai, memantau dan mengkaji semula dasar-dasar mengenai jalan raya, rel, lapangan terbang, pelabuhan serta kemudahan awam lain yang memberi sokongan kepada sektor-sektor lain dalam membantu pertumbuhan ekonomi.

Sebelum ini, Beliau telah berkhidmat sebagai Timbalan Pengarah di Bahagian yang sama dari tahun 2016 sehingga 2018. Hidah juga memegang jawatan sebagai Timbalan Pengarah Bahagian Ekuiti (dulu dikenali sebagai Bahagian Pengagihan) dari tahun 2014 sehingga 2016 dan Pengarah Bahagian Kerjasama Antarabangsa, UPE dari tahun 2012 sehingga 2014.

Hidah berkelulusan Sarjana Muda Pengurusan Perniagaan dari Universiti Lamar, Texas, Amerika Syarikat dan peringkat Ijazah Sarjana dalam bidang Pengurusan Perniagaan di Universiti Pertanian Malaysia (UPM). Beliau juga memegang Diploma dalam bidang Pengurusan Awam dari Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN). Selain itu, beliau merupakan Ahli Lembaga Pengarah GIATMARA Sdn. Bhd. dan pernah dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah Lembaga Lada Malaysia (MPB).





Pengurusan Kanan

** Gambar Pengurusan Kanan MAVCOM 2022. Dari kiri ke kanan di barisan hadapan: Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim (Pengerusi Eksekutif) dan Raja Azmi Raja Nazuddin (Ketua Pegawai Operasi). Di barisan belakang dari kiri ke kanan: Jaffar Derus Ahmad (Pengarah, Pembangunan Penerbangan) dan Pushpalatha Subramaniam (Pengarah, Hal Ehwal Pengguna).*

Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim

Pengerusi Eksekutif

Profil Datuk Seri Hj. Saripuddin Hj. Kasim boleh didapati pada halaman 109 Laporan Tahunan ini.



Raja Azmi Raja Nazuddin

Ketua Pegawai Operasi

Raja Azmi kini merupakan Ketua Pegawai Operasi MAVCOM yang mengetuai unit pengurusan dalam usaha pengembangan dan pengawalseliaan industri. Sebelum dilantik, beliau adalah Ketua Pegawai Eksekutif Kumpulan dan Ketua Pegawai Kewangan Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB). Raja Azmi juga merupakan Pengarah Eksekutif dan Ketua Pegawai Kewangan Kumpulan syarikat hartanah dan hartanah terkemuka, UDA Holdings Berhad.

Dia memulakan kerjayanya pada tahun 1987 dengan Coopers & Lybrand Malaysia dan kemudian bekerja di Malaysian Tobacco Company Berhad sebagai Juruaudit Dalam dan Perunding Pemasaran. Pengalaman kerjanya yang lain termasuklah berkhidmat sebagai Ketua Pegawai Eksekutif/Pengarah Urusan Zelan Berhad, Pengarah Kewangan Kumpulan UEM Group Berhad dan Pengarah Eksekutif Time Engineering Berhad. Beliau juga memegang jawatan sebagai Ketua Pegawai Kewangan Tronoh Consolidated Malaysia Berhad dan Pengawal Kewangan Kumpulan Sapura Telecommunications Berhad.

Raja Azmi adalah Ahli Institut Akauntan Awam Bertauliah Malaysia (MICPA) dan Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau memiliki Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (MBA) dari Universiti Bath, United Kingdom.



Pushpalatha Subramaniam

Pengarah, Hal Ehwal Pengguna

Pushpalatha Subramaniam mengetuai Bahagian Hal Ehwal Pengguna di MAVCOM. Pada tahun 2015, Pushpa adalah sebahagian daripada individu yang terlibat dalam penubuhan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Beliau telah memainkan peranan penting dalam mewujudkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (MACPC) yang pertama di Malaysia pada tahun 2016, suatu peraturan untuk melindungi para pengguna yang membuat perjalanan melalui industri penerbangan awam.

Di bawah kepemimpinannya, beliau telah mengetuai pelaksanaan pelbagai inisiatif kesedaran dan pendidikan pengguna, memperkasakan pengguna dengan maklumat mengenai hak-hak perjalanan mereka di bawah MACPC. Di samping itu, pasukannya telah mencapai lebih daripada 90 peratus penyelesaian aduan pengguna secara konsisten sejak tahun pertama operasi MAVCOM.

Pushpa juga mengetuai pengembangan Rangka Kerja Kualiti Perkhidmatan (QoS) Lapangan Terbang dan mengawasi pelaksanaan Rangka Kerja tersebut dengan tujuan untuk mempertingkatkan kemudahan dan keselesaan penumpang, dan yang lebih penting, memastikan kecekapan di lapangan terbang di Malaysia. QoS telah dilaksanakan di kedua-dua



terminal di KLIA dan kerja-kerja masih sedang dijalankan bagi lapangan terbang yang lain di Malaysia.

Sebelum ini, beliau merupakan Naib Presiden Kanan yang bertanggungjawab terhadap pengalaman pelanggan di Malaysia Airlines (MAS) dan kemudiannya, mengetuai Bahagian Pengalaman Pelanggan di Standard Chartered Malaysia.

Pushpa berpengalaman selama lebih daripada 27 tahun dalam industri penerbangan dengan kepakaran khusus dalam pengurusan hal ehwal pengguna. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda Pentadbiran Perniagaan (BBA) dari Institut Teknologi Royal Melbourne (RMIT), Australia. Beliau juga berkhidmat selama 5 tahun dalam Lembaga Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) dan merupakan Ahli Persatuan Wanita Penerbangan Antarabangsa (IAWA).

Germal Singh Khera

Pembangunan Penerbangan

(Berkuat kuasa dari 30 Jun 2021)

dan Kerajaan. Pada tahun 2014, Germal menyertai AirAsia Bhd. sebagai Ketua Hubungan Pengawalseliaan dan Lapangan Terbang.

Germal juga telah berkhidmat dalam pelbagai jawatankuasa dan lembaga agensi penerbangan, termasuk sebagai ahli jawatankuasa Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA), Jawatankuasa Aeropolitik Persatuan Sistem Penerbangan Asia Pasifik (AAPA), Jawatankuasa Pengurusan Oneworld dan Pengerusi Lembaga Perwakilan Penerbangan (Board of Airline Representatives) di Malaysia. Beliau memegang Ijazah Sarjana Muda Sastera (BA) dalam bidang Ekonomi daripada Universiti Malaya dan Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (MBA) dalam bidang Pemasaran daripada Universiti London, United Kingdom.



Germal Singh Khera telah mengetuai pasukan Pembangunan Penerbangan di MAVCOM sebagai Pengarah sehingga 28 Februari 2020. Beliau kemudiannya dilantik oleh Suruhanjaya sebagai Perunding Penasihat bagi Pembangunan Penerbangan sehingga bulan Jun 2021. Pengalaman beliau dalam industri penerbangan termasuk tempoh selama 34 tahun bersama Malaysia Airlines (MAS), dengan jawatannya yang terakhir sebagai Naib Presiden Kanan, Bahagian Hal Ehwal Antarabangsa



Dato' Che Azmi Murad

Pengarah, Pembangunan Penerbangan

(Berkuat kuasa dari 3 Mei 2021 – 31 Mac 2022)

Airports Holdings Berhad (MAHB). Ini telah memulakan kerjaya beliau yang lama bersama MAHB dengan pelbagai tugas yang melibatkan perniagaan teras seperti operasi, pengurusan, penyenggaraan dan pembangunan lapangan terbang. Pengalaman beliau dengan MAHB selama 30 tahun memuncak dengan pelantikannya sebagai Ketua Pegawai Operasi (COO) mulai 1 Oktober 2020 sehingga 4 Mac 2021.

Semasa beliau bertugas di MAHB, Dato' Azmi memainkan peranan yang penting dalam pembukaan Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada tahun 1998, dan mengurus operasinya selama bertahun-tahun. Sebelum jawatan terkini beliau sebagai COO MAHB, Dato' Azmi telah berkhidmat sebagai Pengarah Eksekutif subsidiari milik penuh kumpulan itu, Istanbul Sabiha Gökçen International Airport Investment Development and Operation Inc. di Turkey.

Dato' Azmi juga pernah menyandang jawatan penting lain yang merangkumi portfolio berbeza, seperti Pengurus Besar Litar Antarabangsa Sepang pada tahun 2000 dan Pengurus Besar Komunikasi Korporat di MAHB. Beliau juga telah menjadi Pengerusi Jawatankuasa Tetap Pemudahan dan Perkhidmatan Dunia bagi Airports Council International (ACI) sehingga bulan November 2011 dan ahli lembaga Tourism Malaysia. Tambahan lagi, Dato' Azmi merupakan Ahli Jawatankuasa Majlis Pembangunan Pelancongan Kuala Lumpur (KLTD), serta Ahli Jawatankuasa Pelancongan dan Hospitaliti untuk Majlis Perniagaan Malaysia-Singapura (MSBC) Bersama.

Dato' Che Azmi Murad telah menyertai MAVCOM sebagai Pengarah pasukan Pembangunan Penerbangan pada bulan Mei 2021 sehingga Mac 2022. Sebelum ini, Dato' Azmi menyertai Jabatan Penerbangan Awam pada tahun 1970, kini dikenali sebagai Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM), sebagai seorang Pegawai Trafik Udara. Beliau kemudiannya menjadi seorang Pengurus Lapangan Terbang, sebelum pengkorporatan operasi lapangan terbang pada tahun 1992.

Selepas pengkorporatan tersebut, Dato' Azmi meneruskan peranannya sebagai Pengurus Lapangan Terbang dengan Malaysia

Jaffar Derus Ahmad

Pengarah, Pembangunan Penerbangan

(Berkuat kuasa dari 21 Jun 2022)

Jaffar Derus Ahmad telah menyertai MAVCOM pada bulan Jun 2022, mengetuai Unit Pembangunan Penerbangan.

Jaffar mempunyai pengalaman yang mendalam dan luas dalam industri penerbangan, melebihi 31 tahun. Kerjaya beliau dalam industri penerbangan bermula pada tahun 1988 apabila beliau berkhidmat sebagai Pentadbir Akaun Bahan Api untuk WestAir Commuter Airlines (berniaga sebagai United Express), sebuah syarikat penerbangan serantau yang berpusat dan beroperasi dari California,



Jaffar Derus Ahmad

Pengarah, Pembangunan Penerbangan

(Berkuat kuasa dari 21 Jun 2022) (sambungan)

Amerika Syarikat. Beliau kemudian meneruskan kerjayanya dalam industri penerbangan dengan menyertai Malaysia Airline System Berhad (MAS) pada tahun 1993 sebagai Pengawal Pembangunan Perniagaan. Perjalanan kerjaya beliau bersama MAS, yang kemudiannya dikenali sebagai Malaysia Airlines Berhad (MAB), terus berkembang di mana beliau telah mengurus pelbagai bidang kepakaran yang berbeza, termasuk tetapi tidak terhad kepada pembangunan rangkaian, perhubungan antarabangsa dan kerajaan, pengurusan pengendalian darat, pakatan syarikat penerbangan dan operasi lapangan terbang.

Jawatan terakhir Jaffar di MAB ialah sebagai Ketua Perhubungan Kerajaan yang dipegang beliau sejak

bulan September 2015 hingga persaraan beliau pada bulan November 2021. Dalam tempoh ini, Jaffar bertanggungjawab ke atas pembangunan, pelaksanaan serta pengurusan hubungan strategik bersama pegawai kerajaan dan pihak berkuasa kawal selia di peringkat domestik dan antarabangsa. Pengalaman pekerjaan beliau juga turut merangkumi masa berkhidmat di Bursa Komoditi Kuala Lumpur (KLCE), Technology Resources Industries Berhad (TRI) dan United Malayan Banking Corporation Berhad (UMBC), yang kini dikenali sebagai RHB Bank Berhad.

Beliau memiliki Ijazah Sarjana Muda Sains dalam Pentadbiran Perniagaan (Perakaunan) dari California State University, Fresno, Amerika Syarikat.

Dr. Wan Khatina Nawawi

Ekonomi

(Berkuat kuasa dari 3 Jan 2022)

Dr. Wan Khatina Nawawi telah menyandang jawatan Pengarah Ekonomi di MAVCOM. Beliau merupakan bekas Pengarah Penyelidikan di Institut Penyelidikan Khazanah. Latar belakang Khatina menumpu kepada penyelidikan dan ekonomi dan beliau telah memegang pelbagai jawatan kanan yang penting seperti bekas Penasihat Ekonomi di Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC), Pengarah Penyelidikan dan Strategi Pelaburan di Khazanah Nasional Bhd. dan Ahli Ekonomi Serantau Kanan Majlis Tindakan Ekonomi Negara (NEAC) di Jabatan Perdana Menteri. Beliau juga merupakan Ahli Ekonomi Serantau di SG Research, sebahagian daripada Kumpulan Perbankan Société Générale.

Khatina mendapat Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dalam bidang Ekonomi Asia dan Sejarah Ekonomi daripada Universiti Melbourne, dan memiliki Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (MBA) dalam bidang Strategi dan Pengurusan Sektor Awam daripada Melbourne Business School, Sarjana Pentadbiran Awam daripada Universiti Harvard; Sarjana Sastera (MA) dalam bidang Ekonomi untuk Undang-Undang Persaingan dan Doktor Falsafah dalam bidang Undang-Undang Persaingan daripada King's College London.





Penyata Kewangan



SIJIL KETUA AUDIT NEGARA MENGENAI PENYATA KEWANGAN SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2021

Sijil Mengenai Pengauditan Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah memberikan kuasa kepada firma audit swasta di bawah subseksyen 7(3) Akta Audit 1957 [Akta 62] untuk mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Penyata kewangan tersebut merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan pada 31 Disember 2021 Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tuna serta Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut dan nota kepada penyata kewangan termasuklah ringkasan polisi perakaunan yang signifikan seperti yang dinyatakan pada muka surat 4 hingga 23.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2021 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559].

Asas Kepada Pendapat

Pengauditan telah dilaksanakan berdasarkan Akta Audit 1957 dan International Standards of Supreme Audit Institutions. Tanggungjawab saya diuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam sijil 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 International Standards of Supreme Audit Institutions.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Sijil 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 Sijil 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 member gambaran benar dan saksama selaras dengan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS) dan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Aka Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559]. Anggota Suruhanjaya juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang 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 menggunakannya 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 Sijil Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut 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 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 diperolehi, 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 Sijil 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 diperolehi sehingga tarikh Sijil Juruaudit. Bagaimanapun, peristiwa atau keadaan pada masa hadapan berkemungkinan menyebabkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia tidak lagi berupaya meneruskan operasi secara usaha berterusan; dan
- e. menilai persembahan secara keseluruhan, struktur dan kandungan Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, termasuk pendedahannya, dan sama ada penyata kewangan tersebut telah melaporkan asas-asas urus niaga dan peristiwa-peristiwa yang memberikan gambaran saksama.

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

Hal-hal Lain

Sijil ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia berdasarkan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559] dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan sijil ini.



(RUSNI BINTI MOHAMED
b.p KETUA AUDIT NEGARA

PUTRAJAYA
20 OKTOBER 2022



Penyata Pengerusi Eksekutif dan Seorang Anggota Suruhanjaya

Kami, Datuk Seri Hj Saripuddin Bin Hj Kasim dan Dato' Wan Kamaruzaman Bin Wan Ahmad, 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 Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar 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 2021** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



DATUK SERI HJ SARIPUDDIN BIN HJ KASIM
Pengerusi Eksekutif

Tarikh : 19 OKT 2022
Kuala Lumpur



DATO' WAN KAMARUZAMAN BIN WAN AHMAD
Anggota Suruhanjaya

Tarikh : 19 OKT 2022
Kuala Lumpur

Perakuan Berkanun

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

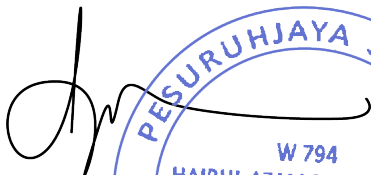
Saya, Abdul Kadir Bin Mohamed Abd Salam, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Prestasi Kewangan, Penyata Perubahan Aset Bersih, Penyata Aliran Tunai dan Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar 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 Berkanun, 1960.



ABDUL KADIR BIN MOHAMED ABD SALAM

Sebanarnya dan sesungguhnya diakui oleh penama di atas di Kuala Lumpur pada 19 OKT 2022.

Di hadapan saya:



PESURUHJAYA SUMPAN

W 794
HAIRUL AZAM BIN HAMBALI
BC/H/376
01.01.2020 - 31.12.2022

MALAYSIA

Suite 2B-10-1, 10th Floor, Block 2B,
Plaza Sentral, Jalan Stesen Sentral 5,
Kuala Lumpur Sentral, 50470 Kuala Lumpur
Tel: (03) 2260 5388

Penyata Kedudukan Kewangan

Pada 31 Disember 2021

	Nota	2021 RM	2020 RM
Aset bukan semasa			
Hartanah dan peralatan	5	107,070	151,722
Aset tak ketara	6	285,462	352,807
Jumlah aset bukan semasa		392,532	504,529
Aset semasa			
Tunai dan kesetaraan tunai	7	36,612,312	42,051,844
Caj belum terima	8	2,772,882	1,747,785
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	9	1,943,460	4,544,976
Jumlah aset semasa		41,328,654	48,344,605
Jumlah aset		41,721,186	48,849,134
Rizab			
Lebihan terkumpul		40,247,710	44,975,501
		40,247,710	44,975,501
Liabiliti bukan semasa			
Pendapatan tertunda	10	-	666,000
		-	666,000
Liabiliti semasa			
Pendapatan tertunda	10	666,000	2,664,000
Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	11	776,999	457,140
Total current liabilities		30,477	86,493
Jumlah liabiliti semasa		1,473,476	3,207,633
Jumlah liabiliti		1,473,476	3,873,633
Jumlah rizab dan liabiliti		41,721,186	48,849,134

Penyata Prestasi Kewangan

Bagi tahun kewangan berakhir pada 31 Disember 2021

	Nota	2021 RM	2020 RM
Pendapatan			
Urus niaga bukan pertukaran:			
Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan		5,111,050	11,481,196
Penalti		3,805,886	1,685,804
Pendapatan faedah		830,052	1,273,717
Urus niaga pertukaran			
Keuntungan pelupusan aset		997	1,346
Perbelanjaan lain		487	1,510
Jumlah pendapatan		9,748,472	14,443,573
Pelunasan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	12	190,854,432	202,566,499
		200,602,904	217,010,072
Perbelanjaan			
Perbelanjaan kakitangan	13	(10,151,755)	(13,921,504)
Perbelanjaan operasi lain	14	(4,126,417)	(10,481,946)
Jumlah perbelanjaan		(14,278,172)	(24,403,450)
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	12	(190,854,432)	(202,566,499)
Kurangan sebelum cukai		(4,529,700)	(9,959,877)
Perbelanjaan cukai	15	(198,091)	(306,054)
Kurangan selepas cukai		(4,727,791)	(10,265,931)

Penyata Perubahan Aset Bersih

Bagi tahun kewangan berakhir pada 31 Disember 2021

	Nota	2021 RM	2020 RM
Lebihan terkumpul			
Pada 1 Januari 2021		44,975,501	55,241,432
Kurangan selepas cukai tahun semasa		(4,727,791)	(10,265,931)
Pada 31 Disember 2021		40,247,710	44,975,501

Penyata Aliran Tunai

Bagi tahun kewangan berakhir pada 31 Disember 2021

		2021	2020
Aliran tunai daripada aktiviti operasi		RM	RM
Kurangan sebelum cukai		(4,529,700)	(9,959,877)
Pelarasan bagi	Peruntukan hutang ragu	(2,128,735)	2,264,496
	Susut nilai hartanah dan peralatan	76,219	556,490
	Pelunasan aset tak ketara	226,875	242,289
	Keuntungan pelupusan aset	(997)	(1,346)
Kurangan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja		(6,356,338)	(6,897,948)
Caj belum terima		1,103,638	4,786,747
Perubahan dalam modal kerja	Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	2,601,516	(2,709,971)
	Pemiutang lain dan perbelanjaan terakru	319,859	(407,389)
Pendapatan tertunda		(2,664,000)	3,330,000
Tunai digunakan dalam aktiviti operasi		(4,995,325)	(1,898,561)
Bayaran cukai		(254,107)	(255,348)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti operasi		(5,249,432)	(2,153,909)
Aliran tunai daripada aktiviti pelaburan			
Pembelian hartanah dan peralatan		(31,570)	(4,727)
Pembelian aset tak ketara		(159,530)	(118,169)
Hasil pelupusan aset		1,000	1,349
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan		(190,100)	(121,547)
Penurunan bersih dalam tunai dan kesetaraan tunai		(5,439,532)	(2,275,456)
Tunai dan kesetaraan tunai pada awal tahun kewangan		42,051,844	44,327,300
Tunai dan kesetaraan tunai pada akhir tahun kewangan		36,612,312	42,051,844

Penyata Perbandingan Bajet dan Amaun Sebenar

Bagi tahun kewangan berakhir pada 31 Disember 2021

Amaun Bajet				
2021	Asal	Akhir	Amaun Sebenar	Perbezaan
Pendapatan	RM	RM	RM	RM
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Jumlah	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-
Total	190,854,432	190,854,432	190,854,432	-

Amaun Bajet				
2020	Asal	Akhir	Amaun Sebenar	Perbezaan
Pendapatan	RM	RM	RM	RM
Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Jumlah	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Perbelanjaan				
Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-
Total	202,566,499	202,566,499	202,566,499	-

MAVCOM telah melancarkan pengurusan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam pada 1 Januari 2018 seperti yang telah termaktub di bawah Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

Nota-nota kepada Penyata Kewangan

Bagi Tahun Kewangan Berakhir 31 Disember 2021

1. Maklumat Umum

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (“Suruhanjaya”) telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018 [Akta A1559] 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 16 Jun 2022.

2. Asas Penyediaan

Penyata kewangan Suruhanjaya telah disediakan mengikut asas akruan Piawaian Perakaunan Sektor Awam Malaysia (MPSAS).

Penyata kewangan telah disediakan mengikut asas akruan menurut kelaziman kos sejarah kecuali seperti yang dinyatakan di dalam ringkasan dasar perakaunan penting. Penyata aliran tunai telah disediakan berdasarkan kaedah tak langsung.

Penyediaan penyata kewangan ini selaras dengan MPSAS 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 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 hartanah 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 hartanah dan peralatan yang bernilai melebihi RM2,000 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, hartanah dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susut nilai terkumpul dan kerugian rosotnilai terkumpul, jika ada.

3.1 Hartanah dan peralatan (sambungan)

Kos penggantian diambil kira dalam amaun dibawa sesuatu hartanah 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.

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

Pengubahsuaian	3 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.

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

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

3.2 Aset tak ketara

Perisian komputer yang dibeli dipermodalkan 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. Aset tidak ketara yang masih dalam proses pembangunan akan diklasifikasikan sebagai kerja dalam pelaksanaan dan dipindahkan ke perisian komputer apabila sedia untuk digunakan.

Selepas pengiktirafan awal, kos dilunaskan sepanjang anggaran hayat berguna sebanyak tiga (3) tahun dan direkodkan pada kes 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.

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

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.

3.3 Rosotnilai aset bukan kewangan (sambungan)

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 diskaun 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

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 berbayar, 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.

3.7 Pengiktirafan pendapatan

Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran

Urus niaga bukan pertukaran akan diiktiraf sebagai aset apabila terdapat manfaat ekonomi masa depan atau potensi perkhidmatan dijangka mengalir ke dalam entiti, ianya berpunca daripada peristiwa lampau dan nilai saksama aset tersebut dapat diukur dengan munasabah. Urus niaga bukan pertukaran yang diiktiraf sebagai aset hendaklah diiktiraf sebagai hasil, kecuali setakat liabiliti yang juga diiktiraf berkenaan dengan aliran masuk yang sama sebagai tertunda didalam Penyata Kedudukan Kewangan. Apabila obligasi terhadap sesuatu liabiliti itu telah dipenuhi, entiti hendaklah mengurangkan amaun bawaan liabiliti yang diiktiraf itu dan mengiktiraf amaun hasil yang sama dengan pengurangan itu. Hasil daripada urus niaga bukan pertukaran adalah seperti berikut:

(a) Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan

Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan dikenakan kepada setiap penumpang yang berlepas dengan pesawat udara dari mana-mana aerodrom di dalam Malaysia selaras dengan peruntukan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dan akan diiktiraf apabila MAVCOM mempunyai hak untuk menerima caj tersebut.

(b) Penalti

Penalti akan dikenakan kepada entiti yang melanggar syarat-syarat yang telah ditetapkan di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) dan akan diiktiraf apabila pembayaran telah diterima.

Hasil daripada urus niaga pertukaran

Hasil daripada urus niaga pertukaran diiktiraf apabila terdapat kemungkinan bahawa manfaat ekonomi masa hadapan atau potensi perkhidmatan akan mengalir ke dalam entiti dan manfaat ini boleh diukur dengan tepat. Hasil daripada urus niaga pertukaran adalah seperti berikut:

(a) Pendapatan faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kadar faedah efektif.

3.8 Manfaat pekerja

(a) Manfaat pekerja jangka pendek

Upah dan gaji diakru dan dibayar pada setiap bulan dan diiktiraf sebagai perbelanjaan di dalam tahun dimana perkhidmatan oleh kakitangan Suruhanjaya tersebut diberikan.

(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.

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.

3.11 Pertukaran Mata Wang Asing

Urus niaga dengan menggunakan mata wang asing telah ditukarkan kepada Ringgit Malaysia pada kadar semasa pada tarikh urus niaga dilakukan. Pada setiap tarikh penyata kedudukan kewangan, pertukaran mata wang asing bagi item monetari diterjemah ke dalam Ringgit Malaysia pada kadar pertukaran yang berkuat kuasa pada tarikh berkenaan. Semua perbezaan kadar pertukaran diiktiraf dalam Penyata Prestasi Kewangan.

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 serta pengukuran peruntukan.

Susut nilai hartanah dan peralatan

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

Pengukuran peruntukan

Suruhanjaya sentiasa menggunakan anggaran terbaik sebagai asas untuk mengukur sesuatu peruntukan itu. Anggaran dibuat berdasarkan kepada pengalaman lalu, lain-lain petunjuk atau andaian, perkembangan terkini dan peristiwa masa hadapan yang munasabah dalam menentukan sesuatu peruntukan.

5. Hartanah dan Peralatan

2021	Pengubahsuaian	Kenderaan bermotor	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	Peralatan komputer	JUMLAH
Kos	RM	RM	RM	RM	RM
Pada 1 Januari 2021	395,937	311,447	2,381,931	185,853	3,275,168
Tambahan	-	-	6,520	25,050	31,570
Pelupusan	-	-	-	(28,810)	(28,810)
Pada 31 Disember 2021	395,937	311,447	2,388,451	182,093	3,277,928
Susut nilai terkumpul					
Pada 1 Januari 2021	382,209	214,748	2,346,257	180,232	3,123,446
Susut nilai semasa	13,713	44,999	12,329	5,178	76,219
Pelupusan	-	-	-	(28,807)	(28,807)
Pada 31 Disember 2021	395,922	259,747	2,358,586	156,603	3,170,858
Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2021	15	51,700	29,865	25,490	107,070

2020	Pengubahsuaian	Kenderaan bermotor	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	Peralatan komputer	JUMLAH
Kos	RM	RM	RM	RM	RM
Pada 1 Januari 2020	395,937	311,447	2,381,931	172,655	3,261,970
Tambahan	-	-	-	4,727	4,727
Pelupusan	-	-	-	(34,857)	(34,857)
Pengelasan semula	-	-	-	43,328	43,328
Pada 31 Disember 2020	395,937	311,447	2,381,931	185,853	3,275,168
Susut nilai terkumpul					
Pada 1 Januari 2020	350,579	152,458	1,901,080	154,366	2,558,483
Susut nilai semasa	31,630	62,290	445,177	17,393	556,490
Pelupusan	-	-	-	(34,854)	(34,854)
Pengelasan semula	-	-	-	43,327	43,327
Pada 31 Disember 2020	382,209	214,748	2,346,257	180,232	3,123,446
Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2020	13,728	96,699	35,674	5,621	151,722

6. Aset Tak Ketara

2021	Perisian komputer	Kerja dalam pelaksanaan	JUMLAH
Kos	RM	RM	RM
Pada 1 Januari 2021	1,689,531	-	1,689,531
Tambahan	159,530	-	159,530
Pada 31 Disember 2021	1,849,061	-	1,849,061
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2021	1,336,724	-	1,336,724
Pelunasan semasa	226,875	-	226,875
Pada 31 Disember 2021	1,563,599		1,563,599
Nilai buku bersih		-	
Pada 31 December 2021	352,807	-	352,807

2020	Perisian komputer	Kerja dalam pelaksanaan	JUMLAH
Kos	RM	RM	RM
Pada 1 Januari 2020	1,429,487	185,203	1,614,690
Tambahan	118,169	-	118,169
Dipindahkan ke perisian komputer	185,203	(185,203)	-
Pengelasan semula	(43,328)	-	(43,328)
Pada 31 Disember 2020	1,689,531	-	1,689,531
Pelunasan terkumpul			
Pada 1 Januari 2020	1,137,762	-	1,137,762
Pelunasan semasa	242,289	-	242,289
Pengelasan semula	(43,327)		(43,327)
Pada 31 Disember 2020	1,336,724	-	1,336,724
Nilai buku bersih			
Pada 31 Disember 2020	352,807	-	352,807

7. Tunai dan Kesetaraan Tunai

	2021 RM	2020 RM
Tunai dan baki bank	2,825,800	2,825,800
Deposit dengan bank berlesen	39,226,044	39,226,044
	42,051,844	42,051,844

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2022 dan Ogos 2022 (2020: antara Januari 2021 dan Mac 2021) dan kadar faedah antara 1.85% ke 2.20% (2020: antara 1.80% ke 1.95%).

8. Caj Belum Terima

	2021 RM	2020 RM
Caj belum terima	2,908,692	4,012,281
Peruntukan hutang ragu	(135,761)	(2,264,496)
Hutang lapuk dihapus kira	(49)	-
	2,772,882	1,747,785

Caj belum terima merangkumi Caj Perkhidmatan Pengawalseliaan yang dikenakan dan terakru pada 31 Disember 2021. Peruntukan hutang ragu ditentukan berdasarkan trend kutipan bulan terdahulu dan juga mengambil kira keadaan ekonomi semasa.

9. Deposit, Bayaran Terdahulu dan Penghutang Lain

	2021 RM	2020 RM
Deposit	2,908,692	4,012,281
Bayaran terdahulu	498,797	437,751
Faedah belum terima	245,846	244,408
Penalti belum terima	666,000	3,330,000
	1,943,460	4,544,976

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.

10. Pendapatan Tertunda

	2021	2020
	RM	RM
Semasa - Tidak lebih daripada satu tahun	666,000	2,664,000
Bukan semasa – Lebih daripada satu tahun	-	666,000
	666,000	3,330,000

Pendapatan tertunda merujuk kepada penalti yang dikenakan di atas kesalahan ketidakpatuhan kepada Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 ("MACPC"). Kes ini telah diselesaikan di mahkamah melalui Penghakiman Persetujuan yang diputuskan oleh Mahkamah Tinggi Sivil Kuala Lumpur pada 14 September 2020. Mahkamah turut memerintahkan bahawa penalti yang dikenakan hendaklah dibayar secara ansuran bulanan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang telah dikenakan penalti dalam tempoh yang ditetapkan di dalam Penghakiman Persetujuan tersebut.

11. Pemiutang Lain dan Perbelanjaan Terakru

	2021	2020
	RM	RM
Perbelanjaan terakru	714,741	439,394
Pemiutang lain	62,258	17,746
	776,999	457,140

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

12. Pelunasan dan Perbelanjaan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam

Sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2021, MAVCOM telah menerima peruntukan sebanyak RM190,854,432 daripada Kementerian Pengangkutan (MOT) bagi tujuan pembiayaan Perkhidmatan Udara Luar Bandar di bawah Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam mengikut Seksyen 27 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. Peruntukan tersebut telah dibayar sepenuhnya kepada pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar sepanjang tahun kewangan berakhir 31 Disember 2021 sebagai pembayaran balik bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam.

Berdasarkan perjanjian semasa di antara MOT dan pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar, MAVCOM hanya bertindak sebagai pentadbir yang menguruskan hail bayaran bagi pihak MOT di mana dana pembayaran balik akan disalurkan melalui MAVCOM kepada pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar bagi pelaksanaan obligasi perkhidmatan awam seperti yang termaktub di bawah Seksyen 68(e) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771].

Oleh itu, MAVCOM hanya akan mengiktiraf liabiliti dan perbelanjaan bagi perkara di atas setelah menerima dana daripada pihak MOT dan bukan semasa penerimaan invois daripada pihak pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar. MAVCOM tidak terlibat di dalam perjanjian di antara MOT dan pengendali Perkhidmatan Udara Luar Bandar. Justeru itu, MAVCOM tidak bertanggungjawab secara langsung atau tidak langsung ke atas sebarang pertikaian bagi kontrak atau Perkhidmatan Udara Luar Bandar. Pada masa yang sama, MAVCOM juga tidak menerima sebarang "risk and reward" bagi Perkhidmatan Udara Luar Bandar dari mana-mana pihak.

13. Perbelanjaan Kakitangan

	2021 RM	2020 RM
Gaji dan elaun	8,265,021	11,296,882
Caruman kepada KWSP dan Socso	1,161,977	1,611,904
Manfaat kakitangan	661,733	858,426
Latihan kepada kakitangan	63,024	154,292
	10,151,755	13,921,504

14. Perbelanjaan Operasi Lain

	2021 RM	2020 RM
Kos Penubuhan		
Sewa premis	1,364,316	1,323,446
Pelunasan aset tak ketara	226,875	242,289
Susut nilai hartanah dan peralatan	76,219	556,490
Perbelanjaan utiliti	65,701	86,612
	1,733,111	2,208,837
Perbelanjaan pentadbiran dan umum		
Fi profesional	1,617,638	2,719,462
Buku dan langganan	663,138	654,665
Lesen dan caj	657,568	1,045,165
Elaun dan perbelanjaan anggota Suruhanjaya	601,216	462,967
Perbelanjaan komunikasi	278,503	239,115
Penyelenggaraan dan sokongan IT	233,960	239,963
Percetakan dan alat tulis	123,557	127,687
Perjalanan dan penginapan	23,044	99,203
Kempen promosi dan kesedaran	15,757	39,614
Cukai perkhidmatan	4,978	3,243
Kerugian pertukaran mata wang asing yang direalisasikan	4,551	-
Peruntukan tahun semasa	135,761	2,264,496
Pembalikan peruntukan hutang ragu	(2,264,496)	-
Hutang lapuk dihapus kira	49	-
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	298,082	377,529
	2,393,306	8,273,109
Jumlah perbelanjaan operasi lain	4,126,417	10,481,946

15. Perbelanjaan Cukai

	2021	2020
	RM	RM
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun semasa	199,329	307,293
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun sebelum terlebih nyata	(1,238)	(1,239)
Jumlah perbelanjaan cukai pendapatan	198,091	306,054
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:		
Kurangan sebelum cukai	(4,529,700)	(9,959,877)
Cukai atas pendapatan berkanun pada kadar sebanyak 24%	(1,087,128)	(2,390,370)
Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(2,140,304)	(3,160,403)
Kesan cukai bagi		
Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	3,426,761	5,858,066
Perbelanjaan cukai pendapatan tahun sebelum terlebih nyata	(1,238)	(1,239)
Perbelanjaan cukai	198,091	306,054

16. Komitmen Liabiliti

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

	2021	2020
	RM	RM
Bayaran pajakan minimum masa hadapan		
Tidak lebih daripada satu tahun	1,374,153	1,437,380
Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	1,338	4,487
Jumlah komitmen pajakan perlu dibayar	1,375,491	1,441,867
Pembayaran pajakan diambilkira sebagai perbelanjaan	1,441,667	1,422,358

17. Anggota Pengurusan Utama

Anggota pengurusan utama adalah mereka yang mempunyai kuasa dan tanggungjawab untuk perancangan, arahan dan kawalan ke atas aktiviti-aktiviti Suruhanjaya sama ada secara langsung atau tidak langsung. Pembayaran untuk anggota pengurusan utama adalah seperti berikut:

	2021	2020
	RM	RM
Jumlah ganjaran	686,162	612,483
Bilangan anggota pengurusan utama	6	6

18. Rasionalisasi Badan-badan Berkanun di dalam Industri Penerbangan

Kementerian Pengangkutan Malaysia telah mengumumkan keputusan Kerajaan pada 11 Disember 2019 bagi agensi-agensi badan pengawalseliaan di bawah industri penerbangan awam di Malaysia untuk dirasionalisasikan dan digabungkan di bawah satu entiti dimana MAVCOM akan dibubarkan dan kesemua fungsi utama Suruhanjaya akan dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). Walau bagaimanapun, Suruhanjaya dijangka akan terus beroperasi seperti biasa sehingga Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dimansuhkan.

Indeks: Pencapaian Utama untuk MAVCOM pada tahun 2021

Januari

- 1 • Membaharui Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) Tanjung Manis Development Sdn. Bhd.
 - Membaharui Permit Perkhidmatan Udara (ASP) MHS Aviation Berhad
 - Melanjutkan Kelulusan Bersyarat Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd. untuk Lesen Pengendalian Darat (GHL)
-
- 15 • Membatalkan Kelulusan Bersyarat (CA) APFT Services Sdn. Bhd. untuk ASP
-
- 21 • Menyiarkan laporan Hak Trafik Udara (ATR) suku tahunan mengenai penguntukan ATR MAVCOM antara 1 Oktober hingga 31 Disember 2020

Februari

- 1 • Mengeluarkan GHL kepada POS Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.
- Membaharui ASP Afjets Sdn. Bhd. dan Asia Jet Partners Malaysia Sdn. Bhd.
- Membaharui GHL MAS Awana Services Sdn. Bhd. dan Select Inflight Services Sdn. Bhd.
- Melanjutkan CA Hornbill Skyways Sdn. Bhd. untuk GHL

Mac

- 1 • Membaharui Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) dan GHL Malindo Airways Sdn. Bhd. (yang berniaga sebagai Batik Air)
 - Membaharui ASL Malaysia Airlines Berhad dan FlyFirefly Sdn. Bhd.
 - Membaharui ASP Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.
 - Membaharui GHL Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd., Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd. dan AeroDarat Services Sdn. Bhd.
 - Melanjutkan CA SKS Airways Sdn. Bhd. untuk ASL
-
- 18 • Menerbitkan Laporan Pengguna ke-9 untuk separuh kedua tahun 2020 selepas menganalisis aduan yang diterima oleh MAVCOM dari 1 Julai hingga 31 Disember 2020

Julai

- 1 • Mengeluarkan GHL kepada Layang Layang Aerospace Sdn. Bhd.
 - Mengeluarkan CA untuk ASP kepada Aerotree Defence & Services Sdn. Bhd.
 - Membaharui GHL Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.
-
- 13 • Menyiarkan laporan ATR suku tahunan yang memperincikan penguntukan ATR MAVCOM dari 1 April hingga 30 Jun 2021
 - Mengumumkan bantuan lanjutan MAVCOM yang memastikan bahawa syarikat penerbangan dapat mengekalkan portfolio ATR tanpa risiko tamat tempoh untuk menyokong para penggiat penerbangan yang sedang pulih daripada kesan pandemik COVID-19

Ogos

- 1 • Mengeluarkan GHL kepada Hornbill Skyways Sdn. Bhd.
 - Membaharui ASP MyBalloon Adventure Sdn. Bhd.
-
- 17 • Mengeluarkan Keputusan yang Dicaadangkan bahawa percantuman antara Korean Air Lines Co., Ltd. dan Asiana Airlines, Inc. tidak akan melanggar larangan dalam seksyen 54 Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015.
-
- 26 • Menerbitkan edisi ke-9 laporan industri, Waypoint, mengenai prestasi sektor penerbangan Malaysia pada separuh pertama tahun 2021 dari perspektif makroekonomi dan khusus industri

September

- 1 • Melanjutkan CA SKS Airways Sdn. Bhd. untuk ASL
 - Membaharui GHL Ground Team Red Sdn. Bhd.
-
- 9 • Meluluskan percantuman berkaitan persaingan yang pertama di Malaysia antara Korean Air Lines Co., Ltd. dan Asiana Airlines, Inc.
-
- 28 • Lawatan rasmi oleh YB Dato Henry Sum Agong, Timbalan Menteri Pengangkutan, ke MAVCOM
-
- 30 • Mencadangkan pelbagai inisiatif kepada Majlis Tindakan Ekonomi Negara sebagai sebahagian daripada usaha MAVCOM untuk memesatkan pemulihan sektor penerbangan

April

- 1 • Mengeluarkan ASL kepada World Cargo Airline Sdn. Bhd. Melanjutkan CA Jatova Aero Limited untuk ASP
- Menerbitkan Kertas Rundingan berkenaan Permohonan bagi Percantuman yang Dijangkakan di antara Korean Air Lines Co., Ltd. dan Asiana Airlines, Inc. untuk mendapatkan maklum balas awam

- 19 • Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan yang memperincikan penguntukan ATR MAVCOM bagi tempoh 1 Januari hingga 31 Mac 2021

- 28 • Menerbitkan ulasan mengenai trafik penumpang udara Malaysia pada tahun 2021 yang menggariskan semakan ke bawah oleh MAVCOM berkenaan ramalan trafik penumpang udara serta cabaran yang dihadapi oleh industri penerbangan



Mei

- 1 • Membaharui GHL BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.
- 3 • Dato' Che Azmi Murad menyertai MAVCOM sebagai Pengarah Pembangunan Penerbangan

Jun

- 1 • Mengeluarkan GHL kepada Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.
- Membaharui GHL Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd., Dviation Technics Sdn. Bhd., Jet Fuels Sdn. Bhd. dan Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.

Oktober

- 1 • Menyiarkan hasil Tinjauan Pengguna MAVCOM untuk memahami dengan lebih baik harapan pengguna berkenaan perjalanan udara selepas pandemik COVID-19
- Membaharui ASL AirAsia Berhad, AirAsia X Berhad (AAX) dan My Jet Xpress Airlines Sdn. Bhd.
- Membaharui ASP Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.

- 25 • Mengeluarkan laporan ATR suku tahunan yang memperincikan penguntukan ATR MAVCOM bagi tempoh 1 April hingga 30 Jun 2021 dan Laporan Pengguna ke-10, yang menganalisis aduan yang diterima oleh MAVCOM untuk separuh pertama tahun 2021

November

- 1 • Mengeluarkan ASL kepada M Jets International Sdn. Bhd.
- Mengeluarkan CA untuk GHL kepada M Jets International Sdn. Bhd.

- 6 • Menteri Pengangkutan Malaysia melancarkan sistem AeroLicence MAVCOM yang pertama sejenisnya untuk penyedia perkhidmatan penerbangan dan Panduan Nasihat Perjalanan baharu dalam aplikasi mudah alih FlySmart

- 11 • Memuat naik Kertas Rundingan untuk mendapatkan maklum balas awam berkenaan Permohonan bagi Percantuman yang Dijangkakan di antara SIA Engineering Company Limited dan Pos Aviation Engineering Services Sdn. Bhd.

- 12 • Mengeluarkan kenyataan mengenai usaha penstrukturan semula hutang AAX yang menggesa AAX supaya menilai semula cadangannya dan untuk membuat bayaran balik kepada pengguna penerbangan bagi tiket yang telah dibeli

- 17 • Membaharui ASL dan GHL Raya Airways Sdn. Bhd.
- Membaharui ASP Helistar Resources Sdn. Bhd.
- Membaharui GHL Jet Fuels Sdn. Bhd.

Disember

- 9 • Kunjungan hormat oleh Kapten Nasaruddin A. Bakar, Ketua Pegawai Operasi MASwings, ke MAVCOM
- Menerbitkan edisi ke-10 laporan industri, *Waypoint*, mengenai prestasi sektor penerbangan Malaysia pada suku ke-3 tahun 2021 dan prospek untuk tahun 2022

- 15 • Laporan Tahunan MAVCOM bagi tahun 2019 dan 2020 telah berjaya dibentangkan di Dewan Negara

- 20 • Laporan Tahunan MAVCOM bagi tahun 2019 dan 2020 telah berjaya dibentangkan di Dewan Negara

- 22 • Mengeluarkan ASL kepada SKS Airways Sdn. Bhd.
- Mengeluarkan CA untuk ASL kepada Z9 Elite Sdn. Bhd. (yang berniaga sebagai MYAirline)
- Mengeluarkan CA untuk ASP kepada MHS Aviation Berhad
- Mengeluarkan CA untuk GHL kepada TransAsia Services Sdn. Bhd.

Senarai Penerbitan oleh MAVCOM pada Tahun 2021

1. Laporan Industri, *Waypoint*

- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan Malaysia (Disember 2021)
- Laporan *Waypoint*: Gambaran Keseluruhan Industri Penerbangan Malaysia (Ogos 2021)

2. Laporan Pengguna

- Laporan Pengguna (Julai 2021 – Disember 2021)
- Laporan Pengguna (Januari 2021 – Jun 2021)

3. Ulasan

- Ulasan mengenai Semakan Ramalan Trafik Penumpang Udara 2021 Malaysia (April 2021)



Malaysian Aviation Commission
ANNUAL REPORT 2021

Level 19, Menara 1 Sentrum, 201,
Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur Malaysia
+603 2772 0600 | +603 2772 0601

www.mavcom.my