



PARLIMEN MALAYSIA



RANG UNDANG-UNDANG

**Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan
1984**

DR.24/1984

Naskhah Sahih—Bahasa Malaysia

RANG UNDANG-UNDANG KESALAHAN- KESALAHAN PENERBANGAN 1984

SUSUNAN FASAL

BAHAGIAN I PERMULAAN

Fasal

1. Tajuk ringkas dan mula berkuatkuasa.
2. Tafsiran.

BAHAGIAN II

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSyen MENGENAI KESALAHAN-KESALAHAN DAN TINDAKAN-TINDAKAN LAIN TERTENTU YANG DILAKUKAN DALAM PESAWAT UDARA YANG DITANDATANGANI DI TOKYO PADA 14^{HB} SEPTEMBER 1963

3. Pemakaian undang-undang jenayah kepada pesawat udara.
4. Peruntukan-peruntukan mengenai ekstradisi.
5. Kuasa-kuasa komander pesawat udara.
6. Peruntukan-peruntukan mengenai keterangan-keterangan berkaitan dengan pesawat udara.

BAHAGIAN III

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSyen MENGENAI PENINDASAN PENYITAAN PESAWAT UDARA DENGAN MENYALAHl UNDANG-UNDANG YANG DITANDATANGANI DI HAGUE PADA 16^{HB} DISEMBER 1970

7. Penghijakan.
8. Keganasan terhadap penumpang-penumpang atau kru.

BAHAGIAN IV

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN MENGENAI PENINDASAN TINDAKAN-TINDAKAN MENYALAHU UNDANG-UNDANG TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN AWAM, YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA 23^{HB} SEPTEMBER 1971

Fasal

9. Memusnah, merosak atau membahayakan keselamatan pesawat udara.
10. Tindakan-tindakan lain yang membahayakan atau mungkin membahayakan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara.

BAHAGIAN V

PELBAGAI

11. Pelbagai.
 12. Kuasa-kuasa Menteri.
 13. Bersubahat melakukan tindakan-tindakan di luar Malaysia.
 14. Penalti.
 15. Keizinan untuk mendakwa.
 16. Kedudukan berhubung dengan ekstradisi apabila tidak ada perkiraan.
 17. Pindaan Jadual.
- JADUAL.

RANG UNDANG-UNDANG

bernama

Suatu Akta bagi menguatkuasakan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan lain Tertentu yang Dilakukan Dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14hb September 1953, Konvensyen mengenai Penindasan Penyitaan Pesawat Udara dengan Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di Hague pada 16hb Disember 1970, dan Konvensyen mengenai Penindasan Tindakan-Tindakan dengan Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23hb September 1971, dan bagi maksud-maksud yang berkaitan dengannya.

MAKA INILAH DIPERBUAT UNDANG-UNDANG oleh Duli Yang Maha Mulia Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong dengan nasihat dan persetujuan Dewan Negara dan Dewan Rakyat yang bersidang dalam Parlimen, dan dengan kuasa daripadanya, seperti berikut:

BAHAGIAN I

PERMULAAN

1. Akta ini bolehlah dinamakan Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984 dan hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh yang ditetapkan oleh Menteri melalui pemberitahuan dalam *Warta*.

Tajuk ringkas dan mula berkuatkuasa.

2. (1) Dalam Akta ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain—

Tafsiran.

“juruterbang yang memerintah”, berhubungan dengan pesawat udara, ertinya seseorang yang pada masa itu bertanggungjawab memandu pesawat udara tanpa menerima arahan dari mana-mana juruterbang lain dalam pesawat udara itu;

“komander”, berhubungan dengan pesawat udara, ertinya anggota kru yang dilantik sebagai komander pesawat udara itu oleh pengendalnya atau, kiranya orang itu tidak ada, orang yang pada masa itu menjadi juruterbang yang memerintah pesawat udara;

“Konvensyen” ertinya—

(a) berhubungan dengan Bahagian III, Konvensyen mengenai Penindasan Penyitaan Pesawat Udara dengan Menyalahi Undang-Undang yang ditandatangani di Haque pada 16hb Disember 1970;

(b) berhubungan dengan Bahagian IV, Konvensyen mengenai Penindasan Tindakan-Tindakan dengan Menyalahi Undang-Undang terhadap Kesalahan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23hb September 1971;

“Konvensyen Tokyo” ertinya Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan lain Tertentu yang Dilakukan dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14hb September 1963;

“menyalahi undang-undang”—

(a) berhubungan dengan perlakuan sesuatu tindakan di dalam Malaysia, ertinya suatu kesalahan yang terkandung di bawah mana-mana undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia; dan

(b) berhubungan dengan perlakuan sesuatu tindakan di luar Malaysia, ertinya perlakuan tindakan yang sepatutnya menjadi suatu kesalahan di bawah mana-mana undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia kiranya ia dilakukan di Malaysia;

“negara Konvensyen” ertinya suatu negara yang telah diisytiharkan oleh Menteri, melalui pemberitahuan yang disiarkan dalam *Warta*, yang telah meratifikasi atau mengikut serta dalam Konvensyen Tokyo, dan belum lagi diisytiharkan sedemikian sebagai telah menolak Konvensyen Tokyo;

“pegawai konsular” ertinya seorang pegawai konsular Malaysia dan termasuk konsul besar, konsul, pro-konsul dan ejen konsular Malaysia;

“mendarat” termasuk turun di atas air;

“pengendali”, berhubungan dengan mana-mana pesawat udara pada bila-bila masa, ertinya orang yang pada masa itu menguruskan pesawat udara itu;

“perkhidmatan tentera” termasuk perkhidmatan tentera laut dan tentera udara;

“pesawat udara” ertinya mana-mana pesawat udara, sama ada pesawat udara kawalan Malaysia ataupun tidak, selain daripada—

(a) pesawat udara tentera; atau

(b) pesawat udara yang, bukannya pesawat udara tentera, digunakan khususnya dalam perkhidmatan Kerajaan;

“pesawat udara tentera” ertinya pesawat udara kepunyaan tentera laut, tentera darat atau tentera udara mana-mana negara;

“pesawat udara kawalan Malaysia” ertinya pesawat udara—

(a) yang pada masa itu didaftarkan di Malaysia; atau

(b) yang, buat pada masa itu didaftarkan di suatu negara lain, adalah pada masa itu dicatarkan dengan cara demis kepada seseorang yang, atau kepada orang-orang yang setiap seorangnya, mematuhi kehendak-kehendak yang berikut, iaitu—

(i) bahawa dia adalah orang yang layak menjadi empunya bagi kepentingan undang-undang atau benefisial pesawat udara yang didaftarkan di Malaysia; dan

(ii) bahawa dia bermastautin atau ada tempat urusan utamanya di Malaysia;

“tindakan keganasan” ertinya—

(a) apa-apa tindakan yang dilakukan di Malaysia yang menjadi kesalahan sebagaimana dinyatakan dalam Jadual; dan

(b) apa-apa tindakan yang dilakukan di luar Malaysia yang, jika dilakukan di Malaysia, akan menjadi suatu kesalahan sebagaimana disebutkan dalam perenggan (a).

(2) Bagi maksud-maksud Bahagian II, tempoh dalam mana pesawat udara sedang dalam penerbangan hendaklah disifatkan termasuk—

(a) apa-apa tempoh dari ketika kuasa dihidupkan bagi maksud pesawat udara naik terbang sehingga ketika landasan pendaratan, jika ada, di hujung penerbangan itu berakhir; dan

(b) bagi maksud-maksud seksyen 5—

(i) apa-apa tempoh lanjutan dari ketika apabila semua pintu luar, jika ada, pesawat udara itu adalah ditutup berikutan naik ke kapal bagi sesuatu penerbangan sehingga ketika mana-mana pintu itu dibuka untuk turun kapal selepas penerbangan itu;

(ii) jika pesawat udara membuat pendaratan paksa, apa-apa tempoh selepasnya sehingga masa apabila pihak-pihak berkuasa kompeten bagi negara di mana pendaratan paksa berlaku mengambil alih tanggungjawab bagi pesawat udara dan bagi orang-orang dan harta dalam pesawat udara, jika pendaratan paksa itu berlaku di Malaysia, masa apabila seorang pegawai polis tiba di tempat pendaratan, dan apa-apa sebutan dalam Akta ini mengenai pesawat udara dalam penerbangan hendaklah termasuk sebutan mengenai pesawat udara dalam apa-apa tempoh apabila ianya berada di permukaan laut atau darat tetapi tidak berada di dalam had-had wilayah mana-mana negara.

(3) Bagi maksud-maksud Bahagian III dan IV—

(a) tempoh semasa pesawat udara berada dalam penerbangan hendaklah disifatkan termasuk apa-apa tempoh dari ketika semua pintu luarnya ditutup berikutan naik ke kapal sehingga ketika apabila mana-mana pintu itu dibuka

untuk turun kapal dan, dalam hal pendaratan paksa, mana-mana tempoh sehingga pihak-pihak berkuasa yang kompeten mengambil alih tanggungjawab bagi pesawat udara dan bagi orang-orang dan harta dalam pesawat udara; dan

(b) pesawat udara hendaklah dianggap sebagai dalam khidmat semasa keseluruhan tempoh yang bermula dengan persediaan pesawat udara sebelum penerbangan bagi sesuatu penerbangan dan berakhir dua puluh empat jam selepas pesawat udara mendarat setelah menamatkan penerbangan itu, dan juga pada bila-bila masa yang tidak terjatuh dalam tempoh itu tat kala, mengikut perenggan (a), pesawat udara itu berada dalam penerbangan.

(4) Dalam Akta ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain, apa-apa sebutan mengenai negara atau had-had wilayahnya hendaklah diertikan sebagai termasuk sebutan mengenai perairan wilayah, jika ada, negara tersebut.

BAHAGIAN II

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN MENGENAI KESALAHAN-KESALAHAN DAN TINDAKAN-TINDAKAN LAIN TERTENTU YANG DILAKUKAN DALAM PESAWAT UDARA, YANG DITANDATANGANI DI TOKYO PADA 14^{HB} SEPTEMBER 1963

3. (1) Apa-apa tindakan atau ketinggalan yang berlaku dalam pesawat udara kawalan Malaysia semasa berada dalam penerbangan di tempat lain selain daripada di Malaysia atau melintasi Malaysia yang, jika berlaku di Malaysia, akan menjadi suatu kesalahan di bawah undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia, menjadikan kesalahan itu :

Pemakaian undang-undang jenayah kepada pesawat udara.

Dengan syarat bahawa subseksyen ini tidaklah terpakai bagi apa-apa tindakan atau ketinggalan yang dibenarkan secara nyata atau tersirat oleh atau di bawah undang-undang itu apabila berlaku di luar Malaysia.

(2) Tiada apa-apa prosiding bagi apa-apa kesalahan di bawah undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia yang dilakukan di dalam pesawat udara

semasa berada dalam penerbangan di tempat lain selain daripada di Malaysia atau melintasi Malaysia hendaklah dimulakan di Malaysia melainkan menurut atau dengan persetujuan Pendakwa Raya.

(3) Peruntukan-peruntukan subseksyen (2) tidaklah menghalang penangkapan, atau pengeluaran waran bagi penangkapan, mana-mana orang berkenaan dengan apa-apa kesalahan, atau penahanan dalam jagaan atau atas jaminan mana-mana orang yang dipertuduh dengan apa-apa kesalahan.

(4) Bagi maksud memberikan bidang kuasa, apa-apa kesalahan di bawah undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia yang dilakukan dalam pesawat udara dalam penerbangan hendaklah disifatkan telah dilakukan di Malaysia.

Peruntukan-peruntukan mengenai ekstradisi.
2/58.
54/67.

4. Bagi maksud-maksud pemakaian Ordinan Ekstradisi 1958 atau Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 bagi jenayah-jenayah yang dilakukan dalam pesawat udara dalam penerbangan, mana-mana pesawat udara yang didaftarkan di negara Konvensyen hendaklah, pada bila-bila masa apabila pesawat udara itu berada dalam penerbangan, disifatkan berada dalam bidang kuasa negara itu, sama ada atau tidak ia adalah pada masa itu juga berada dalam bidang kuasa mana-mana negara lain.

Kuasa-kuasa komander pesawat udara.

5. (1) Peruntukan-peruntukan subseksyen (2), (3), (4) dan (5) hendaklah berkuatkuasa bagi maksud-maksud apa-apa prosiding di mana-mana mahkamah di Malaysia.

(2) Jika komander sesuatu pesawat udara dalam penerbangan, di mana saja pesawat udara itu berada, mempunyai alasan-alasan yang munasabah bagi mempercayai berkenaan dengan mana-mana orang dalam pesawat udara—

(a) bahawa orang yang berkenaan itu telah melakukan atau sedang hendak melakukan apa-apa tindakan dalam pesawat udara itu semasa berada dalam penerbangan yang mengancam atau mungkin mengancam—

(i) keselamatan pesawat udara atau orang-orang atau harta dalam pesawat udara; atau

(ii) ketertipan dan disiplin dalam pesawat udara; atau

(b) bahawa orang yang berkenaan itu telah melakukan dalam pesawat udara itu semasa berada dalam penerbangan apa-apa tindakan yang pada pendapat komander adalah suatu kesalahan yang serius di bawah mana-mana undang-undang yang berkuatkuasa di negara di mana pesawat udara itu didaftarkan, yang bukannya undang-undang yang bersifat politik atau berdasarkan diskriminasi bangsa atau agama,

maka, dengan tertakluk kepada subseksyen (4), komander boleh mengambil apa-apa langkah yang munasabah terhadap orang itu, termasuk menghalang diri orang itu, sebagaimana perlu—

(i) untuk menjaga keselamatan pesawat udara atau orang-orang atau harta dalam pesawat udara;

(ii) untuk menjaga ketertipan dan disiplin dalam pesawat udara; atau

(iii) untuk membolehkan komander turun kapal atau menyerah-hantar orang itu mengikut subseksyen (5),

dan, bagi maksud perenggan (b), mana-mana pesawat udara kawalan Malaysia hendaklah disifatkan didaftarkan di Malaysia sama ada atau tidak ia sebenarnya didaftarkan sedemikian dan sama ada atau tidak ia sebenarnya didaftarkan sedemikian di suatu negara lain.

(3) Mana-mana anggota kru pesawat udara dan mana-mana orang lain dalam pesawat udara boleh, atas permintaan atau dengan kuasa komander pesawat udara itu, dan mana-mana anggota itu hendaklah jika dikehendaki sedemikian oleh komander itu, memberi bantuan dalam menghalang mana-mana orang yang komander berhak di bawah subseksyen (2) untuk menghalang; dan pada bila-bila masa apabila pesawat udara berada dalam penerbangan mana-mana orang itu atau orang lain boleh, tanpa mendapat kebenaran daripada komander, mengambil apa-apa langkah seperti yang disebutkan dalam subseksyen (2) terhadap mana-mana orang yang berada dalam pesawat udara yang

dia mempunyai alasan-alasan yang munasabah bagi mempercayai adalah perlu dengan segera untuk melindungi keselamatan pesawat udara atau orang-orang atau harta dalam pesawat udara.

(4) Apa-apa halangan yang dikenakan ke atas mana-mana orang dalam pesawat udara di bawah kuasa-kuasa yang diberikan di bawah seksyen ini tidaklah boleh diteruskan selepas masa apabila pesawat udara itu mula-mula terhenti berada dalam penerbangan melainkan sebelum atau sebaik sahaja dapat dilakukan dengan munasabahnya selepas masa itu komander pesawat udara menyebabkan diberitahu akan hal yang orang yang berada dalam pesawat udara sedang dihalang dan sebab-sebabnya dihantar kepada pihak berkuasa yang berkenaan negara di mana pesawat udara itu terhenti berada dalam penerbangan, tetapi dengan tertakluk kepada pemberitahuan yang sedemikian itu, penghalangan itu boleh diteruskan selepas masa itu—

(a) bagi apa-apa tempoh, termasuk tempoh apa-apa penerbangan lanjutan, di antara masa itu dan kejadian pertama selepasnya apabila komander itu dibolehkan dengan apa-apa persetujuan yang dikehendaki oleh pihak-pihak berkuasa berkenaan untuk mendarat atau menyerahkan-hantar orang sedang dihalang mengikut subseksyen (5); atau

(b) jika orang sedang dihalang bersetuju untuk meneruskan perjalanannya dalam keadaan dihalang dalam pesawat udara itu.

(5) Komander sesuatu pesawat udara—

(a) jika, dalam hal mana-mana orang yang berada dalam pesawat udara, dia mempunyai alasan-alasan yang munasabah—

(i) bagi mempercayai seperti yang disebutkan dalam perenggan (a) subseksyen (2); dan

(ii) bagi mempercayai bahawa adalah perlu supaya dapat menjaga keselamatan pesawat udara atau orang-orang atau harta dalam pesawat udara atau menjaga ketertipan dan disiplin dalam pesawat udara,

boleh menurunkan orang itu di mana-mana negara yang pesawat udara itu berada; dan

(b) jika, dalam hal mana-mana orang dalam pesawat udara, dia mempunyai alasan-alasan bagi mempercayai seperti yang disebutkan dalam perenggan (b) subseksyen (2), boleh menyerahkan-hantar orang itu—

(i) dalam Malaysia kepada seorang pegawai polis atau pegawai imigresen; atau

(ii) dalam mana-mana negara lain yang adalah negara Konvensyen, kepada seorang pegawai yang mempunyai tugas bersamaan dengan tugas pegawai polis atau pegawai imigresen di Malaysia.

(6) Komander sesuatu pesawat udara—

(a) jika dia menurunkan mana-mana orang mengikut perenggan (a) subseksyen (5) dalam hal pesawat udara kawalan Malaysia, dalam mana-mana negara atau, dalam hal mana-mana pesawat udara lain, di Malaysia, hendaklah melaporkan hal itu, dan sebab-sebabnya, penerunan itu kepada pihak berkuasa yang berkenaan di negara yang diturunkan; dan

(b) jika dia bertujuan untuk menyerahkan-hantar mana-mana orang mengikut perenggan (b) subseksyen (5) di Malaysia atau, dalam hal pesawat udara kawalan Malaysia, dalam mana-mana negara lain yang adalah negara Konvensyen, hendaklah sebelum atau sebaik sahaja dapat dilakukan dengan munasabahnyanya selepas pendaratan memberitahu tujuannya dan sebab-sebabnya, di mana negara yang berkenaan di Malaysia, kepada pegawai polis atau pegawai imigresen atau, dalam hal mana-mana negara lain yang adalah negara Konvensyen, kepada seorang pegawai yang mempunyai tugas bersamaan dengan tugas pegawai polis atau pegawai imigresen di Malaysia,

dan mana-mana komander pesawat udara yang tanpa sebab yang munasabah gagal mematuhi kehendak-kehendak subseksyen ini adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini dan apabila disabitkan boleh dikenakan denda tidak melebihi seribu ringgit.

Peruntukan-peruntukan mengenai keterangan berkaitan dengan pesawat udara.

6. (1) Jika dalam mana-mana prosiding di mahkamah di Malaysia kerana sesuatu kesalahan yang dilakukan dalam pesawat udara keterangan mana-mana orang adalah dikehendaki dan mahkamah adalah berpuas hati bahawa orang yang berkenaan itu tidak dapat dijumpai di Malaysia, apa-apa deposisi berhubungan dengan hal perkara prosiding itu yang dibuat sebelumnya atas sumpah oleh orang itu bolehlah diterima sebagai keterangan di hadapan mahkamah itu—

(a) di dalam Malaysia yang telah dibuat sedemikian di hadapan atau semasa ketiadaan orang yang dipertuduhkan dengan kesalahan itu dan di hadapan Yang Dipertua Mahkamah Sesyen atau Majistret; atau

(b) di luar Malaysia yang telah dibuat sedemikian di hadapan atau dengan ketiadaan orang yang dipertuduhkan dengan kesalahan itu dan di hadapan pegawai konsular atau pegawai kehakiman mana-mana negara asing.

(2) Mana-mana deposisi itu hendaklah disahkan dengan tandatangan Yang Dipertua Mahkamah Sesyen, Majistret, pegawai konsular atau pegawai kehakiman yang di hadapannya deposisi itu dibuat yang hendaklah memperakui bahawa orang yang dipertuduhkan dengan kesalahan itu hadir atau tidak hadir pada masa pengambilan deposisi itu.

(3) Adalah tidak perlu dalam mana-mana prosiding untuk membuktikan tandatangan atau tugas rasmi orang yang didapati telah mengesahkan mana-mana deposisi itu atau telah memberi perakuan itu, dan perakuan tersebut hendaklah, melainkan dibuktikan sebaliknya, menjadi keterangan yang mencukupi dalam mana-mana prosiding yang orang yang dipertuduhkan dengan kesalahan itu hadir atau tidak hadir, mengikut mana yang berkenaan, pada masa pengambilan deposisi itu.

(4) Jika aduan dibuat kepada pegawai konsular bahawa apa-apa kesalahan telah dilakukan dalam pesawat udara kawalan Malaysia semasa dalam penerbangan di tempat lain selain dari di Malaysia atau melintasi Malaysia, pegawai itu boleh menyiasati kes itu atas sumpah.

(5) Dalam seksyen ini—

(a) ungkapan “deposisi” termasuk apa-apa affidavit, ikrar atau pernyataan yang dibuat atas sumpah; dan

(b) ungkapan “sumpah” termasuk ikrar atauakuan dalam hal orang-orang yang dibenarkan oleh undang-undang untuk membuat ikrar atauakuan daripada mengangkat sumpah,

dan tiada apa-apa jua dalam seksyen ini boleh menjejaskan kebolehterimaan sebagai keterangan mana-mana deposisi yang boleh diterima sebagai keterangan kecualikan seksyen ini.

BAHAGIAN III

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN MENGENAI PENINDASAN PENYITAAAN PESAWAT UDARA DENGAN MENYALAHILAH UNDANG-UNDANG, YANG DITANDATANGANI DI HAGUE PADA 16HB DISEMBER 1970

7. (1) Tertakluk kepada subseksyen (2), seseorang yang berada dalam pesawat udara sedang dalam penerbangan yang dengan menyalahi undang-undang, menggunakan kekerasan atau apa jua ancaman, merampas pesawat udara atau mengawalinya adalah melakukan suatu kesalahan penghijakan, tidak kira apa kerakyatan atau kewarganegaraannya, tidak kira apa Negara pendaftaran pesawat udara itu dan sama ada pesawat udara itu berada di Malaysia atau di tempat lain.

Penghijakan.

(2) Jika pesawat udara digunakan dalam perkhidmatan tentera, kastam atau polis, subseksyen (1) tidaklah terpakai melainkan jika—

(a) orang yang merampas atau mengawali pesawat udara itu ialah seorang warganegara Malaysia;

(b) tindakannya dilakukan di Malaysia atau melintasi Malaysia; atau

- (c) pesawat udara itu digunakan dalam perkhidmatan tentera, kastam atau polis Malaysia.

Keganasan terhadap penumpang atau kru.

8. Apa-apa tindakan keganasan terhadap penumpang atau kru mana-mana pesawat udara sedang dalam penerbangan yang dilakukan oleh mana-mana orang yang berkaitan dengan kesalahan penghijakan yang dilakukan atau cuba dilakukan olehnya dalam pesawat udara itu hendaklah disifatkan telah dilakukan di Malaysia dan hendaklah menjadi suatu kesalahan yang boleh dihukum di bawah undang-undang yang berkuatkuasa di Malaysia yang terpakai kepadanya, di mana jua tindakan keganasan itu telah dilakukan, tidak kira apa Negara pendaftaran pesawat udara itu dan tidak kira apa kerakyatan atau kewarganegaraan orang yang melakukan tindakan itu.

BAHAGIAN IV

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN MENGENAI PENINDASAN TINDAKAN-TINDAKAN MENYALAHU UNDANG-UNDANG TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN AWAM, YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA

23HB SEPTEMBER 1971

Memusnah, merosak atau membahayakan keselamatan pesawat udara.

9. (1) Tertakluk kepada subseksyen (4), mana-mana orang yang dengan menyalahi undang-undang dan dengan sengaja—

(a) memusnahkan pesawat udara dalam khidmat atau merosakkan pesawat udara itu hingga menjadikannya tidak berkeupayaan untuk melakukan penerbangan atau mungkin membahayakan keselamatannya dalam penerbangan; atau

(b) melakukan dalam pesawat udara sedang dalam penerbangan apa-apa tindakan keganasan yang mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara itu,

adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

(2) Tertakluk kepada subseksyen (4), mana-mana orang yang dengan menyalahi undang-undang dan dengan sengaja meletakkan atau menyebabkan diletakkan dalam pesawat udara dalam khidmat apa-apa alat atau bahan yang mungkin memusnahkan pesawat

udara itu atau mungkin memusnahkannya hingga menjadikannya tidak berkeupayaan untuk melakukan penerbangan atau mungkin membahayakan keselamatannya dalam penerbangan adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini, tetapi tiada apa-apa jua dalam subseksyen ini boleh diertikan sebagai menghadkan hal-hal keadaan dalam mana mana-mana tindakan dilakukan—

(a) boleh menjadi suatu kesalahan di bawah subseksyen (1); atau

(b) boleh menjadi percubaan atau berkomplot untuk melakukan atau bersubahat melakukan kesalahan tersebut.

(3) Kecuali sebagaimana diperuntukkan oleh subseksyen (4), subseksyen (1) dan (2) terpakai sama ada mana-mana tindakan yang tersebut di dalamnya itu adalah dilakukan di Malaysia atau di tempat lain, tidak kira apa Negara pendaftaran pesawat udara itu atau tidak kira apa kerakyatan atau kewarganegaraan orang yang melakukan tindakan itu

(4) Subseksyen (1) dan (2) tidak terpakai kepada apa-apa tindakan yang dilakukan berhubungan dengan pesawat udara yang digunakan dalam perkhidmatan tentera, kastam atau polis melainkan jika—

(a) tindakan itu adalah dilakukan di Malaysia atau melintasi Malaysia; atau

(b) di mana tindakan itu adalah dilakukan di luar Malaysia, orang yang melakukan tindakan itu ialah warganegara Malaysia.

10. (1) Tertakluk kepada subseksyen (5) dan (6), mana-mana orang yang dengan menyalahi undang-undang dan dengan sengaja memusnahkan atau merosakkan apa-apa harta yang baginya seksyen ini terpakai atau mengganggu perjalanan harta itu, di mana pemusnahan, kerosakan atau gangguan itu mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara sedang dalam penerbangan, adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

(2) Subseksyen (1) terpakai kepada mana-mana harta yang diguna bagi mengadakan kemudahan-kemudahan pemaliman udara termasuk apa-apa tanah, bangunan

Tindakan-tindakan lain yang membahayakan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara.

atau kapal yang digunakan sedemikian, dan juga termasuk apa-apa radas atau kelengkapan yang digunakan sedemikian, sama ada ia berada dalam pesawat udara itu atau di tempat lain.

(3) Tertakluk kepada subseksyen (4) dan (5), mana-mana orang yang dengan sengaja menyampaikan apa-apa maklumat yang palsu, mengelirukan atau memperdayakan mengenai sesuatu butir yang matan, di mana penyampaian maklumat itu membahayakan keselamatan pesawat udara sedang dalam penerbangan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara sedang dalam penerbangan adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

(4) Adalah menjadi suatu pembelaan bagi seseorang yang dipertuduhkan dengan suatu kesalahan di bawah subseksyen (3) untuk membuktikan—

- (a) bahawa dia mempercayai, dan mempunyai alasan-alasan yang munasabah bagi mempercayai, bahawa maklumat itu adalah benar; atau
- (b) bahawa, apabila maklumat itu disampaikan olehnya, dia telah bekerja dengan sahnya untuk melaksanakan tugas-tugasnya yang mengandungi atau termasuk penyampaian maklumat itu dan bahawa dia menyampaikan maklumat itu dengan suci hati dalam pelaksanaan tugas-tugas itu.

(5) Subseksyen (1) dan (3) tidak terpakai kepada perlakuan apa-apa tindakan dikecualikan tindakan itu adalah dilakukan di Malaysia ataupun, di mana tindakan itu adalah dilakukan di luar Malaysia—

- (a) orang yang melakukan tindakan itu ialah warganegara Malaysia;
- (b) perlakuan tindakan itu membahayakan atau mungkin membahayakan keselamatan dalam penerbangan suatu pesawat udara awam yang didaftarkan di Malaysia atau dicatat melalui demis kepada seorang penerima pajak yang mempunyai tempat urusan utamanya atau, jika dia tidak mempunyai tempat urusan, tempat kediamannya yang tetap ialah di Malaysia;

(c) tindakan itu adalah dilakukan dalam pesawat udara awam yang didaftarkan atau dicatarkan sedemikian; atau

(d) tindakan itu adalah dilakukan dalam pesawat udara awam yang mendarat di Malaysia dengan orang yang melakukan tindakan itu masih berada dalam pesawat udara itu.

(6) Subseksyen (1) tidak terpakai kepada mana-mana tindakan yang dilakukan di luar Malaysia dan dilakukan sedemikian berhubungan dengan harta yang terletak di luar Malaysia dan tidak digunakan bagi mengadakan kemudahan-kemudahan pemaliman udara berkaitan dengan pemaliman udara antarabangsa, melainkan orang yang melakukan tindakan itu ialah warganegara Malaysia.

(7) Dalam seksyen ini, "pesawat udara awam" ertinya mana-mana pesawat udara selain daripada pesawat udara yang digunakan dalam perkhidmatan tentera, kastam atau polis.

BAHAGIAN V

PELBAGAI

11. (1) Seksyen 12 terpakai hanya bagi Bahagian II sahaja. Pelbagai

(2) Seksyen 13 hingga 17 dan Jadual terpakai hanya bagi Bahagian III dan IV sahaja.

12. (1) Jika Menteri berpuas hati bahawa kehendak-kehendak Perkara 18 Konvensyen Tokyo telah dipatuhi, yang mana Perkara itu membuat peruntukan mengenai negara mana satu yang hendak dikira sebagai negara pendaftaran bagi pesawat udara tertentu yang dikenalpastikan oleh pertubuhan-pertubuhan pengangkutan udara atau ejensi-ejensi kendalian antarabangsa secara bersama yang ditubuhkan oleh dua atau lebih negara Konvensyen, Menteri boleh, melalui pemberitahuan yang disiarkan dalam *Warta*, dengan syarat bahawa, bagi maksud-maksud Akta ini, pesawat udara itu sebagaimana dinyatakan dalam pemberitahuan tersebut hendaklah dianggap sebagai didaftarkan di negara Konvensyen tersebut sebagaimana ditetapkan sedemikian. Kuasa-kuasa Menteri.

(2) Menteri boleh membuat apa-apa peraturan yang didapatinya perlu bagi melaksanakan atau menguatkuasakan peruntukan-peruntukan Konvensyen Tokyo.

Bersubahat
melakukan
tindakan-
tindakan
di luar
Malaysia.

13. Mana-mana orang di Malaysia yang bersubahat dalam melakukan apa-apa tindakan di tempat lain yang—

- (a) jika tidak kerana subseksyen (2) seksyen 7, akan menjadi kesalahan penghijakan; atau
- (b) jika tidak kerana subseksyen (4) seksyen 9, akan menjadi suatu kesalahan di bawah seksyen itu; atau
- (c) jika tidak kerana subseksyen (5) atau subseksyen (6) seksyen 10, akan menjadi suatu kesalahan di bawah seksyen itu,

adalah melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

Penalti.

14. Mana-mana orang yang melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini boleh, apabila disabitkan, dikenakan hukuman penjara seumur hidup.

Keizinan
untuk
mendakwa.

15. (1) Tiada apa-apa pendakwaan boleh dimulakan di bawah Akta ini tanpa persetujuan bertulis Pendakwa Raya.

(2) Walaupun keizinan belum lagi diberi berhubungan dengan kesalahan mengikut peruntukan-peruntukan subseksyen (1)—

- (a) seseorang boleh ditangkap bagi suatu kesalahan di bawah Akta ini;
- (b) suatu waran menangkap mana-mana orang berkenaan dengan apa-apa kesalahan di bawah Akta ini boleh dikeluarkan dan dilaksanakan;
- (c) seseorang boleh dipertuduhkan dengan suatu kesalahan di bawah Akta ini; dan
- (d) seseorang yang dipertuduhkan dengan apa-apa kesalahan di bawah Akta ini boleh ditahan dalam jagaan atau diberi jaminan,

tetapi tiada apa-apa langkah selanjutnya boleh diambil dalam prosiding berhubungan dengan kesalahan itu sehingga keizinan Pendakwa Raya telah didapati.

16. (1) Di mana tiada apa-apa perkiraan berhubung dengan ekstradisi berkuatkuasa di antara Malaysia dan sesuatu Negera yang menjadi pihak kepada Konvensyen, Konvensyen itu boleh dianggap untuk berkuatkuasa seolah-olah ianya adalah perkiraan berhubung dengan ekstradisi di antara Malaysia dan Negara itu bagi maksud-maksud pemakaian Ordinan Ekstradisi 1958, atau Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967, kepada Negara tersebut.

Kedudukan berhubung dengan ekstradisi apabila tidak ada perkiraan.

2/58.

54/67.

(2) Di mana Ordinan Ekstradisi 1958 atau Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 terpakai menurut subseksyen (1), ianya hendaklah berkuatkuasa seolah-olah jenayah-jenayah ekstradisi dalam erti Ordinan dan Akta itu masing-masing cumalah kesalahan-kesalahan di bawah Akta ini dan percubaan melakukan kesalahan-kesalahan itu.

(3) Bagi maksud-maksud Ordinan Ekstradisi 1958 dan Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 apa-apa tindakan, di mana jua dilakukan, yang—

(a) menjadi suatu kesalahan di bawah Akta ini atau percubaan melakukan suatu kesalahan itu, atau akan menjadi suatu kesalahan atau percubaan jika tidak kerana subseksyen (2) seksyen 7, subseksyen (4) seksyen 9, atau subseksyen (5) atau subseksyen (6) seksyen 10; dan

(h) menjadi suatu kesalahan terhadap undang-undang mana-mana Negara yang berkenaan dengannya Ordinan Ekstradisi 1958 atau Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 telahpun dijadikan terpakai,

hendaklah disifatkan menjadi suatu kesalahan mengikut bidang kuasa Negara itu.

17. Menteri boleh meminda Jadual melalui perintah dari semasa ke semasa.

Pindaan Jadual.

JADUAL

Sesuatu tindakan yang dilakukan di Malaysia yang menjadi kesalahan membunuh, cuba membunuh, homisid salah tak terjumlah kepada membunuh, dengan sengaja menyebabkan cedera parah dengan mengguna senjata atau alat merbahaya, atau suatu kesalahan di bawah—

(a) seksyen 3 atau seksyen 4 Ordinan Bahan Kakisan dan Letupan dan Senjata Merbahaya 1953; 43/58.

- Akta 206.* (b) subseksyen (1) seksyen 32 atau seksyen 37 Akta Senjata 1960;
- Akta 207.* (c) seksyen 6 atau seksyen 7 Akta Bahan Letupan 1957;
- 41/61.* (b) seksyen 3 Akta Penculikan 1961.

HURAIAN

Rang Undang-Undang ini bertujuan menguatkuasakan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan Lain Tertentu yang Dilakukan Dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14th September 1963, Konvensyen mengenai Penindasan Penyitaan Pesawat Udara Dengan Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di Hague pada 16hb Disember 1970, dan Konvensyen mengenai Penindasan Tindakan-Tindakan Dengan Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23hb September 1971, dan bagi maksud-maksud yang berkaitan dengannya.

BAHAGIAN I

2. *Fasal 1* Rang Undang-Undang mengadakan peruntukan mengenai tajuk ringkas dan tarikh mula berkuatkuasanya Akta sementara *fasal 2* berhubungan dengan tafsiran.

BAHAGIAN II

3. *Bahagian II* adalah berkenaan dengan peruntukan-peruntukan yang menguatkuasakan Konvensyen Tokyo 1963. *Fasal 3* mengandungi peruntukan-peruntukan berhubungan dengan pemakaian undang-undang jenayah dalam pesawat udara kawalan Malaysia semasa ianya dalam penerbangan di mana-mana tempat di luar Malaysia. *Fasal 4* adalah berhubungan dengan bidang kuasa yang hendak diadakan berkenaan dengan pesawat udara jika ianya suatu pesawat udara negara Konvensyen.

4. *Fasal 5* menyatakan langkah-langkah yang boleh diambil oleh komander pesawat udara jika dia mempunyai alasan-alasan yang munasabah bagi mempercayai bahawa apa-apa tindakan oleh mana-mana orang boleh mengancam keselamatan atau disiplin dalam pesawat udara. *Fasal ini* juga meliputi kuasa komander untuk membenarkan seorang anggota kru atau seseorang penumpang untuk memberi apa-apa jua bantuan sebagaimana perlu. Prosedur-prosedur tertentu adalah juga ditetapkan bagi menyerahkan seorang, yang telah dihalang, kepada pihak-pihak berkuasa yang berkenaan. *Fasal* itu seterusnya membuat peruntukan mengenai suatu penalti bagi apa-apa kegagalan oleh komander untuk mengambil langkah-langkah yang dia telah dibenarkan untuk melaksanakan.

5. *Fasal 6* menetapkan prosedur bagi mengambil keterangan di mana testimoni seseorang adalah dikehendaki tetapi orang itu tidak lagi boleh dijumpai di Malaysia.

BAHAGIAN III

6. *Bahagian III* adalah berkenaan dengan peruntukan-peruntukan yang menguatkuasakan Konvensyen Hague 1970. *Fasal 7* membuat peruntukan mengenai kesalahan penghijakan sementara *fasal 8* menyatakan bahawa apa-apa tindakan keganasan terhadap penumpang-penumpang atau kru mana-mana pesawat udara yang dilakukan oleh mana-mana orang berkaitan dengan kesalahan penghijakan hendaklah disifatkan telah dilakukan di Malaysia dan boleh dihukum di bawah undang-undang yang berkenaan di Malaysia.

BAHAGIAN IV

7. *Bahagian IV* adalah berkenaan dengan peruntukan-peruntukan yang menguatkuasakan Konvensyen Montreal 1971. *Fasal 9* dan *10* menetapkan tindakan-tindakan yang menjadi kesalahan-kesalahan menyebabkan kerosakan kepada pesawat udara yang mungkin menjadikannya tidak berkeupayaan untuk melakukan penerbangan atau mungkin membahayakan keselamatannya. Peruntukan adalah juga dibuat bagi pembelaan-pembelaan tertentu yang boleh dibangkitkan oleh seseorang yang dipertuduhkan atas suatu kesalahan di bawah *fasal* ini.

BAHAGIAN V

8. *Bahagian V* adalah berhubungan dengan berbagai peruntukan pelbagai. *Fasal 11* mengadakan peruntukan mengenai pemakaian *fasal 12* kepada Bahagian II sahaja sementara *fasal 13* hingga *17* dan Jadual terpakai bagi Bahagian III dan IV Rang Undang-Undang. *Fasal 12* memberi kuasa kepada Menteri untuk mengadakan melalui pemberitahuan dalam *Warta* bahawa pesawat-pesawat udara tertentu hendaklah dianggap sebagai didaftarkan di negara Konvensyen sebagaimana ditetapkan dan, untuk membuat peraturan-peraturan bagi Konvensyen Tokyo.

9. *Fasal 13* adalah berkenaan dengan kesalahan bersubahat sementara *fasal 14* mengadakan peruntukan mengenai penalti bagi segala kesalahan di bawah Bahagian III dan IV Rang Undang-Undang. Keizinan bagi menjalankan pendakwaan ada diterangkan dalam *fasal 15* sementara *fasal 16* menyatakan kedudukan berhubungan dengan ekstradisi di mana tiada apa-apa perkiraan di antara Malaysia dan mana-mana Negara lain yang adalah suatu pihak kepada Konvensyen. *Fasal 17* memberi kuasa kepada Menteri untuk meminda Jadual melalui perintah dari semasa ke semasa.

IMPLIKASI KEWANGAN

Rang Undang-Undang ini tidak akan melibatkan Kerajaan dalam apa-apa perbelanjaan wang tambahan.

[PN. (U²) 1291; PN. (SBKA) 82.]