



UNDANG-UNDANG MALAYSIA

VERSI ATAS TALIAN TEKS
CETAKAN SEMULA YANG KEMAS KINI

Akta 307

AKTA KESALAHAN-KESALAHAN PENERBANGAN 1984

Sebagaimana pada 1 Disember 2012

**AKTA KESALAHAN-KESALAHAN
PENERBANGAN 1984**

Tarikh Perkenan Diraja	4 September 1984
Tarikh penyiaran dalam <i>Warta</i>	...		6 September 1984
Kali terakhir dipinda oleh Akta A1253 berkuat kuasa pada	30 September 2005

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 307

AKTA KESALAHAN-KESALAHAN PENERBANGAN 1984

SUSUNAN SEKSYEN

BAHAGIAN I

PERMULAAN

Seksyen

1. Tajuk ringkas dan permulaan kuat kuasa
2. Tafsiran

BAHAGIAN II

PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN
MENGENAI KESALAHAN-KESALAHAN DAN TINDAKAN-
TINDAKAN LAIN TERTENTU YANG DILAKUKAKAN DALAM
PESAWAT UDARA, YANG DITANDATANGANI DI
TOKYO PADA 14 SEPTEMBER 1963

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

BAHAGIAN III

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

Seksyen

7. Penghijakan
8. Keganasan terhadap penumpang atau kru

BAHAGIAN IV

PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN
MENGENAI PENINDASAN TINDAKAN-TINDAKAN MENYALAHAI
UNDANG-UNDANG TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN
AWAM, YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA 23
SEPTEMBER 1971 DAN PROTOKOL BAGI PEMBANTERASAN
TINDAKAN-TINDAKAN KEGANASAN DENGAN MENYALAHAI
UNDANG-UNDANG DI LAPANGAN TERBANG YANG
MENYEDIAKAN PENERBANGAN AWAM ANTARABANGSA,
YANG DIBUAT DI MONTREAL PADA
24 FEBRUARI 1988

9. Memusnah, merosak atau membahayakan keselamatan pesawat udara
10. Tindakan lain yang membahayakan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara
- 10A. Tindakan keganasan berhubung dengan lapangan terbang yang menyediakan penerbangan awam antarabangsa

BAHAGIAN V**PELBAGAI**

11. Pelbagai
12. Kuasa Menteri
13. Bersubahat melakukan tindakan di luar Malaysia
14. Penalti

Seksyen

15. Keizinan untuk mendakwa
16. Kedudukan berhubungan dengan ekstradisi apabila tidak ada perkiraan
17. Pindaan Jadual

JADUAL

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 307

AKTA KESALAHAN-KESALAHAN PENERBANGAN 1984

Suatu Akta bagi menguatkuasakan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan lain Tertentu yang Dilakukan Dalam Pesawat Udara yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen mengenai Penindasan Penyitaan Pesawat Udara dengan Menyalahi Undang-Undang yang ditandatangani di Hague pada 16 Disember 1970, Konvensyen mengenai Penindasan Tindakan-Tindakan dengan Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971 dan Protokol bagi Pembanterasan Tindakan-Tindakan Keganasan dengan Menyalahi Undang-Undang di Lapangan Terbang Yang Menyediakan Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuat di Montreal pada 24 Februari 1988 dan bagi maksud yang berkaitan dengannya.

[3 Jun 1985, P.U. (B) 278/1985]

MAKA INILAH DIPERBUAT UNDANG-UNDANG oleh 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 yang berikut:

BAHAGIAN I

PERMULAAN

Tajuk ringkas dan permulaan kuat kuasa

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

Tafsiran

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

“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 pengendalinya 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 Hague pada 16 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 23 September 1971;

“Konvensyen Tokyo” ertinya Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan lain Tertentu yang Dilakukan

dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 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 berkuat kuasa 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 berkuat kuasa di Malaysia sekiranya 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—

- (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 yang setiap seorangnya, mematuhi 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 Bahagian II, tempoh pesawat udara berada 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 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 berkuasa kompeten bagi negara di mana pendaratan paksa berlaku mengambil alih tanggungjawab bagi pesawat udara dan bagi 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 ia berada di permukaan laut atau darat tetapi tidak berada di dalam had wilayah mana-mana negara.

(3) Bagi maksud Bahagian III dan IV—

- (a) tempoh semasa pesawat udara berada dalam penerbangan hendaklah disifatkan termasuk apa-apa tempoh dari ketika semua pintunya 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 berkuasa yang kompeten mengambil alih tanggungjawab bagi pesawat udara dan bagi 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 tempoh itu hendaklah dalam apa-apa

hal termasuk keseluruhan tempoh semasa pesawat udara itu berada dalam penerbangan sebagaimana yang dinyatakan dalam perenggan (a).

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

BAHAGIAN II

PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN MENGENAI KESALAHAN DAN TINDAKAN LAIN TERtentu YANG DILAKUKAN DALAM PESAWAT UDARA YANG DITANDATANGANI DI TOKYO PADA 14 SEPTEMBER 1963

Pemakaian undang-undang jenayah kepada pesawat udara

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

Dengan syarat bahawa subseksyen ini tidaklah terpakai bagi apa-apa tindakan atau peninggalan 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 berkuat kuasa di Malaysia yang dilakukan di dalam pesawat udara semasa berada dalam penerbangan di tempat lain selain di Malaysia atau melintasi Malaysia hendaklah dimulakan di Malaysia melainkan menurut atau dengan keizinan Pendakwa Raya.

(3) Peruntukan subseksyen (2) tidaklah menghalang 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 berkuat kuasa di Malaysia yang dilakukan dalam pesawat udara dalam penerbangan hendaklah disifatkan telah dilakukan di Malaysia.

Peruntukan mengenai ekstradisi

4. Bagi maksud pemakaian * Akta Ekstradisi 1992 [*Akta 479*] bagi 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 komander pesawat udara

5. (1) Peruntukan subseksyen (2), (3), (4) dan (5) hendaklah berkuat kuasa bagi 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 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—

* *Catatan*— Akta ini menggantikan Ordinan Ekstradisi 1958 [*Ord. 2 Tahun 1958*] dan Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 [*Akta 54 Tahun 1967*—lihat seksyen 54 Akta 479.

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

(ii) ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara; atau

(b) bahawa orang 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 berkuat kuasa di negara di mana pesawat udara itu didaftarkan, yang bukannya undang-undang yang bersifat politik atau berasaskan 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 atau harta dalam pesawat udara;

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

(iii) untuk membolehkan komander turun kapal atau menghantar serah 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 yang munasabah bagi mempercayai adalah perlu dengan segera untuk melindungi keselamatan pesawat udara atau orang atau harta dalam pesawat udara.

(4) Apa-apa halangan yang dikenakan ke atas mana-mana orang dalam pesawat udara di bawah 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 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 berkuasa berkenaan untuk mendarat atau menghantar serah orang yang sedang dihalang mengikut subseksyen (5); atau

(b) jika orang yang 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 yang munasabah—

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

- (ii) bagi mempercayai bahawa adalah perlu supaya dapat menjaga keselamatan pesawat udara atau orang atau harta dalam pesawat udara atau menjaga ketertiban 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 yang munasabah bagi mempercayai sebagaimana yang disebutkan dalam perenggan (2)(b), boleh menghantar serah 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 (5)(a) 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 sebabnya, penurunan itu kepada pihak berkuasa yang berkenaan di negara yang diturunkan; dan

- (b) jika dia bertujuan untuk menghantar serah mana-mana orang mengikut perenggan (5)(b) di Malaysia atau, dalam hal pesawat udara kawalan Malaysia, dalam mana-mana negara lain yang adalah negara Konvensyen, hendaklah sebelum atau sebaik sahaja dapat dilakukannya dengan munasabahnya selepas pendaratan memberitahu tujuannya dan sebabnya, di 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 subseksyen ini melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini dan apabila disabitkan boleh didenda tidak melebihi satu ribu ringgit.

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 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 boleh diterima sebagai keterangan di hadapan mahkamah itu—

(a) di dalam Malaysia yang telah dibuat sedemikian di hadapan atau semasa ketiadaan orang yang dipertuduh atas kesalahan itu dan di hadapan Hakim Mahkamah Sesyen atau Majistret; atau

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

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

(3) Tidaklah 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 dipertuduh atas 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 selain seksyen ini.

BAHAGIAN III

PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN KONVENSYEN
MENGENAIPENINDASANPENYITAAAN PESAWAT UDARA DENGAN
MENYALAHILAHU UNDANG-UNDANG, YANG DITANDATANGANI
DIHAGUE PADA 16 DISEMBER 1970

Penghijakan

7. (1) Tertakluk kepada subseksyen (2), seseorang yang berada dalam pesawat udara sedang dalam penerbangan yang menyalahi

undang-undang, menggunakan kekerasan atau apa jua ancaman, merampas pesawat udara atau mengawalnya melakukan suatu kesalahan penghijakan, tidak kira kerakyatan atau kewarganegaraannya, tidak kira Negara pendaftaran pesawat udara itu dan sama ada pesawat udara itu berada di Malaysia atau di tempat lain.

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

- (a) orang yang merampas atau mengawal 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 berkuat kuasa di Malaysia yang terpakai kepadanya, di mana jua tindakan keganasan itu telah dilakukan, tidak kira Negara pendaftaran pesawat udara itu dan tidak kira kerakyatan atau kewarganegaraan orang yang melakukan tindakan itu.

BAHAGIAN IV

PERUNTUKAN-PERUNTUKAN BAGI MENGUATKUASAKAN
KONVENSyen MENGENAI PENINDASAN TINDAKAN-TINDAKAN
MENYALAHl UNDANG-UNDANG TERHADAP KESELAMATAN
PENERBANGAN AWAM, YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA
23 SEPTEMBER 1971 DAN PROTOKOL BAGI PEMBANTERASAN
TINDAKAN-TINDAKAN KEGANASAN DENGAN MENYALAHl
UNDANG-UNDANG DI LAPANGAN TERBANG YANG
MENYEDIAKAN PENERBANGAN AWAM ANTARABANGSA
YANG DIBUAT DI MONTREAL PADA
24 FEBRUARI 1988

Memusnah, merosak atau membahayakan keselamatan pesawat udara

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

melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

(2) Tertakluk kepada subseksyen (4), mana-mana orang yang 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 keadaan yang baginya 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 dilakukan di Malaysia atau di tempat lain, tidak kira Negara pendaftaran pesawat udara itu atau tidak kira 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 dilakukan di Malaysia atau melintasi
Malaysia; dan

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

Tindakan lain yang membahayakan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara

10. (1) Tertakluk kepada subseksyen (5) dan (6), mana-mana orang yang menyalahi undang-undang dan 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, melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

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

tanah, bangunan 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 material, di mana penyampaian maklumat itu membahayakan keselamatan pesawat udara sedang dalam penerbangan atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara sedang dalam penerbangan melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

(4) Menjadi suatu pembelaan bagi seseorang yang dipertuduh atas suatu kesalahan di bawah subseksyen (3) untuk membuktikan—

- (a) bahawa dia mempercayai, dan mempunyai 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 tugasnya yang mengandungi atau termasuk penyampaian maklumat itu dan bahawa dia menyampaikan maklumat itu dengan suci hati dalam pelaksanaan tugas itu.

(5) Subseksyen (1) dan (3) tidak terpakai kepada pelakuan apa-apa tindakan melainkan jika tindakan itu dilakukan di Malaysia ataupun, tindakan itu dilakukan di luar Malaysia—

- (a) orang yang melakukan tindakan itu ialah warganegara Malaysia;
- (b) pelakuan 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 dilakukan dalam pesawat udara awam yang didaftarkan atau dicatarkan sedemikian; atau
- (d) tindakan itu 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 pemaliman udara berkaitan dengan pemaliman udara antarabangsa, melainkan jika orang yang melakukan tindakan itu ialah warganegara Malaysia.

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

Tindakan keganasan berhubung dengan lapangan terbang yang menyediakan penerbangan awam antarabangsa

10A. (1) Tertakluk kepada subseksyen (3), seseorang melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini jika dia dengan menyalahi undang-undang dan dengan sengaja, menggunakan apa-apa peranti, bahan atau senjata—

- (a) melakukan suatu tindakan keganasan terhadap seseorang di lapangan terbang yang menyediakan penerbangan awam antarabangsa yang menyebabkan atau yang berkemungkinan menyebabkan kecederaan serius atau kematian; atau
- (b) memusnahkan atau merosakkan dengan serius apa-apa kemudahan sesuatu lapangan terbang yang menyediakan penerbangan awam antarabangsa atau pesawat udara yang tidak dalam perkhidmatan yang terletak di lapangan terbang itu atau mengganggu perkhidmatan lapangan terbang itu,

dan tindakan itu membahayakan atau berkemungkinan membahayakan keselamatan di lapangan terbang itu.

(2) Kecuali sebagaimana yang diperuntukkan oleh subseksyen (3), subseksyen (1) terpakai sama ada apa-apa tindakan yang disebut dalam subseksyen (1) dilakukan di Malaysia atau di tempat lain, tidak kira apa jua pun Negara pendaftaran pesawat udara itu atau tidak kira apa jua kerakyatan atau kewarganegaraan orang yang melakukan tindakan itu.

(3) Subseksyen (1) tidak terpakai bagi apa-apa tindakan yang dilakukan berhubung dengan pesawat udara yang digunakan dalam perkhidmatan tentera, kastam atau polis melainkan jika—

(a) tindakan itu dilakukan di Malaysia; atau

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

BAHAGIAN V

PELBAGAI

Pelbagai

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

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

Kuasa Menteri

12. (1) Jika Menteri berpuas hati bahawa kehendak Perkara 18 Konvensyen Tokyo telah dipatuhi, yang Perkara itu membuat peruntukan mengenai negara yang hendak dikira sebagai negara pendaftaran bagi pesawat udara tertentu yang dikendalikan oleh pertubuhan pengangkutan udara atau agensi kendalian antarabangsa secara bersama yang ditubuhkan oleh dua atau lebih negara

Konvensyen, Menteri boleh, melalui pemberitahuan yang disiarkan dalam *Warta*, memperuntukkan bahawa, bagi maksud Akta ini, pesawat udara itu sebagaimana dinyatakan dalam pemberitahuan tersebut hendaklah dianggap sebagai didaftarkan di negara Konvensyen tersebut sebagaimana ditetapkan sedemikian.

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

Bersubahat melakukan 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 7(2), menjadi kesalahan penghijakan; atau
- (b) jika tidak kerana subseksyen 9(4), menjadi suatu kesalahan di bawah seksyen 9; atau
- (c) jika tidak kerana subseksyen 10(5) atau (6), menjadi suatu kesalahan di bawah seksyen 10; atau
- (d) jika tidak kerana subseksyen 10A(3), akan menjadi suatu kesalahan di bawah seksyen 10A,

melakukan suatu kesalahan di bawah Akta ini.

Penalti

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

Keizinan untuk mendakwa

15. (1) Tiada apa-apa pendakwaan boleh dimulakan dibawah Akta ini tanpa keizinan bertulis Pendakwa Raya.

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

- (a) seseorang boleh ditangkap bagi suatu kesalahan di bawah Akta ini;
- (b) suatu waran penangkapan mana-mana orang berkenaan dengan apa-apa kesalahan di bawah Akta ini boleh dikeluarkan dan dilaksanakan;
- (c) seseorang boleh dipertuduh atas suatu kesalahan di bawah Akta ini; dan
- (d) seseorang yang dipertuduh 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 diperoleh.

Kedudukan berhubungan dengan ekstradisi apabila tidak ada perkiraan

16. (1) Jika tiada apa-apa perkiraan berhubungan dengan ekstradisi berkuat kuasa di antara Malaysia dan sesuatu Negara yang menjadi pihak kepada Konvensyen, Konvensyen itu boleh dianggap untuk berkuat kuasa seolah-olah ia adalah perkiraan berhubungan dengan ekstradisi di antara Malaysia dan Negara itu bagi maksud pemakaian * Akta Ekstradisi 1992, kepada Negara tersebut.

* Catatan— Akta ini menggantikan Ordinan Ekstradisi 1958 [*Ord. 2 Tahun 1958*] dan Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 [*Akta 54 Tahun 1967*]-lihat seksyen 54 Akta 479.

(2) Jika *Akta Ekstradisi 1992 terpakai menurut subseksyen (1), ia hendaklah berkuat kuasa seolah-olah jenayah ekstradisi dalam erti Akta itu masing-masing hanyalah kesalahan di bawah Akta ini dan percubaan melakukan kesalahan itu.

(3) Bagi maksud * Akta Ekstradisi 1992 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 7(2), subseksyen 9(4), atau subseksyen 10(5) atau (6); dan

(b) menjadi suatu kesalahan terhadap undang-undang mana-mana Negara yang berkenaan dengannya *Akta Ekstradisi 1992 telah terpakai,

hendaklah disifatkan menjadi suatu kesalahan mengikut bidang kuasa Negara itu.

Pindaan Jadual

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

* *Catatan*— Akta ini menggantikan Ordinan Ekstradisi 1958 [*Ord. 2 Tahun 1958*] dan Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967 [*Akta 54 Tahun 1967*]*—lihat* seksyen 54 Akta 479.

JADUAL

Suatu tindakan yang dilakukan di Malaysia yang menjadi kesalahan membunuh, percubaan membunuh, pematian salah tidak terjumlah membunuh, dengan sengaja menyebabkan cedera parah, dengan sengaja menyebabkan cedera dengan menggunakan senjata atau alat berbahaya, atau suatu kesalahan di bawah—

- (a) seksyen 3 atau seksyen 4 * Akta Bahan-Bahan Kakisan dan Letupan dan Senjata Berbahaya 1958 [*Akta 357*];
- (b) subseksyen 32(1) atau seksyen 37 Akta Senjata 1960 [*Akta 206*];
- (c) seksyen 6 atau seksyen 7 Akta Bahan Letupan 1957 [*Akta 207*];
- (d) seksyen 3 Akta Penculikan 1961 [*Akta 365*].

* *Catatan*— Akta ini menggantikan Ordinan Bahan Kakisan dan Letupan dan Senjata Merbahaya 1953 [*Akta 43 Tahun 58*]

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 307****AKTA KESALAHAN-KESALAHAN
PENERBANGAN 1984****SENARAI PINDAAN**

Undang-undang yang meminda	Tajuk ringkas	Berkuat kuasa dari
Akta A671	Akta Mahkamah Rendah (Pindaan) 1987	22-05-1987
Akta A1253	Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan (Pindaan) 2005	03-09-2005

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 307****AKTA KESALAHAN-KESALAHAN
PENERBANGAN 1984****SENARAI SEKSYEN YANG DIPINDA**

Seksyen	Kuasa meminda	Berkuat kuasa dari
Tajuk panjang	Akta A1253	03-09-2005
2	Akta A1253	03-09-2005
6	Akta A671	22-05-1987
Tajuk Bahagian IV	Akta A1253	03-09-2005
10A	Akta A1253	03-09-2005
13	Akta A1253	03-09-2005
