

टोक्यो कन्वेंशन अधिनियम, 1975

(सन् 1975 का अधिनियम संख्या 20)

विमान में किए गए अपराधों तथा कुछ अन्य कृत्यों संबंधी कन्वेंशन को प्रभावी करने हेतु एक अधिनियम।

जहाँ, विमान में किए गए अपराधों तथा कुछ अन्य कृत्यों संबंधी एक कन्वेंशन, 14 सितंबर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित किया गया था;

और जहाँ यह समीचीन है कि भारत उक्त कन्वेंशन में सम्मिलित हो तथा उसे प्रभावी करने के लिए उपबंध करे;

अतः भारत गणराज्य के छब्बीसवें वर्ष में संसद द्वारा निम्नलिखित अधिनियमित किया जाता है:—

अध्याय II

परिभाषाएँ

2. परिभाषाएँ — इस अधिनियम में, जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,—

(क) “वायुयान” से ऐसा कोई भी वायुयान अभिप्रेत है, चाहे वह भारत में पंजीकृत हो या नहीं, किन्तु इसमें निम्नलिखित सम्मिलित नहीं होंगे—

(i) कोई सैन्य वायुयान; अथवा

(ii) ऐसा वायुयान जो सीमा शुल्क विभाग का हो, अथवा जिसकी सेवाएँ विशेष रूप से सीमा शुल्क विभाग के लिए नियोजित हों;

(ख) “उपयुक्त प्राधिकारी” से अभिप्रेत है—

(i) भारत के संबंध में, ऐसा कोई पुलिस अधिकारी जिसकी पदवी सहायक उप-निरीक्षक (Assistant Sub-Inspector) से कम न हो, अथवा कोई आव्रजन अधिकारी; तथा

(ii) किसी अन्य देश के संबंध में, जो एक कन्वेंशन देश हो, ऐसा कोई अधिकारी जिसके कार्य भारत में सहायक उप-निरीक्षक से कम पद के पुलिस अधिकारी या आव्रजन अधिकारी के कार्यों के समतुल्य हों;

(ग) किसी वायुयान के संबंध में “कमांडर” से अभिप्रेत है, चालक दल का वह सदस्य जिसे उस वायुयान के संचालक द्वारा वायुयान का कमांडर नामित किया गया हो, अथवा यदि ऐसा कोई व्यक्ति न हो, तो वह व्यक्ति जो उस समय वायुयान उड़ा रहा हो;

(घ) "कन्वेंशन देश" से ऐसा देश अभिप्रेत है जिसमें उस समय टोक्यो कन्वेंशन लागू हो;

(ङ) "भारतीय पंजीकृत वायुयान" से ऐसा वायुयान अभिप्रेत है—

(क) जो उस समय भारत में पंजीकृत हो;

(ख) जो उस समय किसी भी देश में पंजीकृत न हो, किन्तु जिसके संबंध में वायुयान का संचालक या प्रत्येक ऐसा व्यक्ति जिसे उसमें स्वामित्व का कोई विधिक अथवा लाभकारी हित प्राप्त हो, निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करता हो, अर्थात्—

(i) वह ऐसा व्यक्ति हो जो भारत में पंजीकृत वायुयान में विधिक या लाभकारी हित का स्वामी होने के लिए अर्हित हो; तथा

(ii) वह भारत में निवास करता हो अथवा उसका मुख्य व्यवसायिक स्थान भारत में हो;

(ग) जो उस समय भारत के अतिरिक्त किसी अन्य देश में पंजीकृत हो, किन्तु जिसे उस समय ऐसे व्यक्ति को डिमाइस चार्टर (chartered by demise) पर दिया गया हो, जो उपखंड (ख) में विनिर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करता हो;

(घ) "सैन्य वायुयान" से किसी भी देश की नौसेना, सेना अथवा वायुसेना का वायुयान अभिप्रेत है, और इसमें प्रत्येक ऐसा वायुयान भी सम्मिलित है जिसका संचालन नौसेना, सेना या वायुसेना की सेवा में नियुक्त व्यक्ति द्वारा किया जा रहा हो।

(ङ) "ऑपरेटर", किसी वायुयान के संबंध में, किसी भी समय, उस व्यक्ति को कहा जाएगा जिसके पास उस समय वायुयान का प्रबंधन हो।

(च) "पायलट-इन-कमांड", किसी वायुयान के संबंध में, उस व्यक्ति को कहा जाएगा जो उस समय वायुयान के कर्तव्यों का प्रभारी हो, बिना वायुयान में किसी अन्य पायलट के निर्देशन के अधीन हुए, और जो उड़ान अवधि के दौरान वायुयान के परिचालन तथा सुरक्षा के लिए उत्तरदायी हो।

(छ) "टोक्यो कन्वेंशन" से अभिप्राय विमान पर किए गए अपराधों और कुछ अन्य कृत्यों संबंधी उस कन्वेंशन से है, जिस पर 14 सितंबर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षर किए गए थे।

(ज) किसी देश या उसकी प्रादेशिक सीमाओं के संबंध में किया गया कोई भी उल्लेख, उस देश के प्रादेशिक जलक्षेत्र (यदि कोई हो) को भी सम्मिलित माना जाएगा; और उड़ान में स्थित वायुयान के संबंध में किया गया कोई भी उल्लेख, उस अवधि को भी सम्मिलित करेगा जब वायुयान समुद्र या भूमि की सतह पर हो, किन्तु किसी भी देश की प्रादेशिक सीमाओं के भीतर न हो।

3. इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए उड़ान अवधि

इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, जिस अवधि के दौरान कोई वायुयान उड़ान में माना जाएगा, उसमें वह अवधि सम्मिलित होगी जो उस क्षण से आरंभ होती है जब वायुयान के उड़ान भरने के उद्देश्य से शक्ति (Power) लागू की जाती है और उस क्षण तक रहती है जब वह उड़ान समाप्त होने पर अगली बार रुकता है।

और धारा 5 के प्रयोजनों के लिए, उक्त अवधि में निम्नलिखित भी सम्मिलित माना जाएगा—

(क) वह अतिरिक्त अवधि जो उस समय से आरंभ होती है जब उड़ान के लिए यात्रियों के चढ़ने के पश्चात वायुयान के सभी बाहरी द्वार बंद कर दिए जाते हैं, और उस समय तक रहती है जब उड़ान के बाद ऐसे किसी द्वार को यात्रियों के उतरने के लिए खोला जाता है;

(ख) यदि वायुयान को आपातकालीन अवतरण (forced landing) करना पड़े, तो उसके बाद की वह अवधि, जब तक—

(i) यदि ऐसा आपातकालीन अवतरण भारत में होता है, तब तक जब तक उपयुक्त प्राधिकारी उस स्थान पर नहीं पहुँच जाता;

(ii) किसी अन्य स्थिति में, जब तक उपयुक्त प्राधिकारी वायुयान तथा उसमें सवार व्यक्तियों और संपत्ति की जिम्मेदारी अपने हाथ में नहीं ले लेता।

अध्याय III

अपराध

3. वायुयान पर आपराधिक विधि का प्रयोग

कोई भी कार्य या चूक, जो भारत से बाहर अथवा भारत के ऊपर न होकर, उड़ान में स्थित किसी भारतीय पंजीकृत वायुयान पर की जाती है, और यदि वही कार्य या चूक भारत में की जाती तो भारत में उस समय प्रवृत्त किसी विधि के अधीन अपराध होती, तो वह इस अधिनियम के अधीन अपराध मानी जाएगी।

परंतु यह कि यह उपधारा किसी ऐसे कार्य या चूक पर लागू नहीं होगी जो भारत के बाहर किसी देश की विधि द्वारा स्पष्ट या निहित रूप से अधिकृत हो, जहाँ वायुयान उड़ान में हो।

(2) भारत में प्रवृत्त किसी विधि के अधीन, उड़ान में स्थित किसी वायुयान पर भारत के बाहर या भारत के ऊपर न किए गए अपराध के संबंध में (वायुयान अधिनियम, 1934 के अधीन अपराधों को छोड़कर) कोई कार्यवाही केंद्र सरकार की अनुमति के बिना प्रारंभ नहीं की जाएगी।

(3) उपधारा (2) में निहित कोई बात, किसी अपराध के संबंध में किसी व्यक्ति की गिरफ्तारी, गिरफ्तारी वारंट जारी करने, अथवा ऐसे अभियुक्त को हिरासत या जमानत पर भेजने से नहीं रोकेगी।

4. प्रत्यर्पण अधिनियम के संबंध में उपबंध

उड़ान में स्थित किसी वायुयान पर किए गए अपराधों के संबंध में **प्रत्यर्पण अधिनियम, 1962** के प्रयोजनार्थ, किसी कन्वेंशन देश में पंजीकृत वायुयान को, जब तक वह उड़ान में है, उस देश के अधिकार क्षेत्र के भीतर माना जाएगा, चाहे वह उस समय किसी अन्य देश के अधिकार क्षेत्र में भी क्यों न हो।

5. वायुयान के कमांडर की शक्तियाँ

(1) यदि उड़ान में स्थित किसी वायुयान का कमांडर, चाहे वायुयान कहीं भी हो, वायुयान में सवार किसी व्यक्ति के संबंध में यह मानने के लिए युक्तिसंगत आधार रखता है—

(क) कि वह व्यक्ति उड़ान के दौरान वायुयान में कोई ऐसा कार्य कर चुका है या करने वाला है, जिससे—

(i) वायुयान या उसमें सवार व्यक्तियों अथवा संपत्ति की सुरक्षा संकट में पड़ती है या पड़ सकती है; अथवा

(ii) वायुयान में सुशासन और अनुशासन प्रभावित होता है; अथवा

(ख) कि वह व्यक्ति उड़ान के दौरान वायुयान में ऐसा कोई कार्य कर चुका है जो उस देश की विधि के अधीन अपराध है जिसमें वायुयान पंजीकृत है, बशर्ते कि वह विधि राजनीतिक प्रकृति की न हो या नस्लीय अथवा धार्मिक भेदभाव पर आधारित न हो,

तो उपधारा (4) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, कमांडर उस व्यक्ति के संबंध में ऐसे युक्तिसंगत उपाय कर सकेगा, जिनमें उसके व्यक्ति पर नियंत्रण (restraint) भी सम्मिलित है।

ऐसे उपाय आवश्यक हो सकते हैं—

(i) वायुयान या उसमें सवार व्यक्तियों अथवा संपत्ति की सुरक्षा की रक्षा के लिए; अथवा

(ii) वायुयान में सुशासन और अनुशासन बनाए रखने के लिए; अथवा

(iii) कमांडर को उपधारा (5) के उपबंधों के अनुसार उस व्यक्ति को वायुयान से उतारने या संबंधित प्राधिकारी को सौंपने में सक्षम बनाने के लिए।

बशर्ते, वायुयान का कमांडर अन्य चालक दल के सदस्यों की सहायता मांग सकता है तथा यात्रियों से सहायता का अनुरोध कर सकता है, किन्तु उन्हें बाध्य नहीं कर सकता; और वह अन्य चालक दल के सदस्यों तथा यात्रियों को ऐसे किसी व्यक्ति को नियंत्रित (restrain) करने के लिए अधिकृत कर सकता है जिसे वह नियंत्रित करने का अधिकारी है।

(3) कोई भी चालक दल का सदस्य या यात्री, उपधारा (2) के अधीन किसी प्राधिकरण के बिना भी युक्तिसंगत निवारक उपाय कर सकता है, यदि उसके पास यह मानने का उचित आधार हो कि ऐसा कार्य वायुयान, या उसमें सवार व्यक्तियों अथवा संपत्ति की सुरक्षा के लिए तत्काल आवश्यक है।

(4) इस धारा के पूर्ववर्ती उपबंधों द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अधीन वायुयान में किसी व्यक्ति पर लगाया गया कोई भी नियंत्रण (restraint), उस समय के बाद जारी नहीं रहेगा जब वायुयान पहली बार उड़ान में रहना बंद कर दे, जब तक कि उस समय से पहले या उसके बाद यथाशीघ्र वायुयान का कमांडर इस तथ्य की सूचना, कि वायुयान में कोई व्यक्ति नियंत्रण में है और उसके कारणों सहित, उस देश के उपयुक्त प्राधिकारी को न भेज दे जहाँ वायुयान उड़ान में रहना बंद करता है।

परंतु ऐसी सूचना दिए जाने के अधीन, यह नियंत्रण उस समय के बाद भी जारी रह सकता है—

(क) उस अवधि तक (जिसमें आगे की उड़ान की अवधि भी सम्मिलित है), जो उस समय और उसके पश्चात पहली ऐसी स्थिति के बीच हो जब कमांडर उस नियंत्रित व्यक्ति को उपधारा (5) के अनुसार सौंपने के बाद वायुयान या उसके चालक दल के समुचित निर्वहन के लिए पूर्णतः उत्तरदायी होगा; अथवा

(ख) यदि नियंत्रित व्यक्ति वायुयान में नियंत्रण की स्थिति में अपनी यात्रा जारी रखने के लिए सहमत हो।

(5) वायुयान का कमांडर—

(क) यदि वायुयान में सवार किसी व्यक्ति के संबंध में उसके पास युक्तिसंगत आधार हो—

(i) जैसा कि उपधारा (1) के खंड (a) में वर्णित है; और

(ii) यह विश्वास करने का कि ऐसा करना आवश्यक है,

ताकि वायुयान या उसमें सवार व्यक्तियों अथवा संपत्ति की सुरक्षा की रक्षा की जा सके या वायुयान में सुशासन और अनुशासन बनाए रखा जा सके,

तो वह उस व्यक्ति को किसी भी देश में, जहाँ वह वायुयान हो, उतार सकता है; और

(ख) यदि वायुयान में सवार किसी व्यक्ति के संबंध में उसके पास उपधारा (1) के खंड (ख) में वर्णित विश्वास करने के युक्तिसंगत आधार हों, तो वह उस व्यक्ति को उपयुक्त प्राधिकारी को सौंप सकता है।

(6) वायुयान का कमांडर—

(क) यदि वह उपधारा (5) के खंड (क) के अधीन किसी व्यक्ति को उतारता है, तो भारतीय पंजीकृत वायुयान की स्थिति में किसी भी देश में, अथवा किसी अन्य वायुयान की स्थिति में भारत में, उस उतारे जाने के तथ्य तथा कारणों की सूचना देगा—

(i) उस देश के उपयुक्त प्राधिकारी को जहाँ व्यक्ति को उतारा गया है; तथा

(ii) उस व्यक्ति की राष्ट्रीयता वाले देश के उपयुक्त राजनयिक अथवा वाणिज्यदूत अधिकारी को।

(ख) यदि वह उपधारा (5) के खंड (ख) के अधीन किसी व्यक्ति को भारत में, अथवा भारतीय पंजीकृत वायुयान की स्थिति में किसी अन्य कन्वेंशन देश में सौंपने का इरादा रखता है, तो वह अवतरण से पहले या यथाशीघ्र उसके बाद अपने इस आशय तथा उसके कारणों की सूचना देगा—

(i) उपयुक्त प्राधिकारी को; तथा

(ii) प्रत्येक स्थिति में उस व्यक्ति की राष्ट्रीयता वाले देश के उपयुक्त राजनयिक अथवा वाणिज्यदूत अधिकारी को।

और यदि वायुयान का कोई कमांडर, बिना उचित कारण के, इस उपधारा की आवश्यकताओं का पालन करने में विफल रहता है, तो वह संक्षिप्त दोषसिद्धि (summary conviction) पर एक हजार रुपये तक के जुर्माने से दंडनीय होगा।

6. अधिकारिता (Jurisdiction)

(1) किसी भी संदेह से बचने के लिए यह घोषित किया जाता है कि भारत में किसी न्यायालय के समक्ष किसी भी कार्यवाही के प्रयोजन के लिए, वह प्रत्येक न्यायालय जिसे खुले समुद्र (high seas) में किए गए समुद्री डकैती (piracy) के संबंध में अधिकारिता प्राप्त है, इस अधिनियम में वर्णित वायुयान पर किए गए अपराधों तथा अन्य कृत्यों के संबंध में भी अधिकारिता रखेगा, चाहे वह अपराध या कृत्य कहीं भी किया गया हो।

(2) धारा 3 के प्रयोजनों के लिए, भारत में प्रवृत्त किसी विधि के अधीन, उड़ान में स्थित वायुयान पर किया गया कोई अपराध भारत के उस किसी भी स्थान में किया हुआ माना जाएगा जहाँ अपराधी उस समय उपस्थित हो।

7. वायुयान में किए गए कृत्यों के संबंध में साक्ष्य के उपबंध

(1) जब भारत में किसी न्यायालय के समक्ष वायुयान पर किए गए किसी अपराध या अन्य कृत्य के संबंध में किसी व्यक्ति की गवाही आवश्यक हो और न्यायालय इस बात से संतुष्ट हो कि संबंधित व्यक्ति भारत में उपलब्ध नहीं है, तब, इस शर्त के अधीन कि पहले किसी उपयुक्त व्यक्ति से ऐसा साक्ष्य लिया गया हो जिससे यह प्रतीत हो कि भारत के बाहर उस व्यक्ति का पूर्व में शपथ पर दिया गया बयान मौजूद है—

(क) जो अभियुक्त व्यक्ति के संबंध में हो;

(ख) यदि वह प्रथम अनुसूची में उल्लिखित किसी देश के न्यायाधीश या मजिस्ट्रेट के समक्ष, अथवा **कौंसुलर न्यायालय अधिनियम, 1905 (1905 का 9)** के अधीन, अथवा केंद्र सरकार के किसी वाणिज्यदूत अधिकारी के समक्ष दिया गया हो;

(ग) ऐसा कोई बयान (deposition) उस न्यायाधीश, मजिस्ट्रेट या वाणिज्यदूत अधिकारी के हस्ताक्षर तथा न्यायालय की मुहर के आधार पर साक्ष्य के रूप में ग्राह्य होगा, और यह प्रमाण माना जाएगा कि वह बयान पूर्ण जानकारी के साथ दिया गया था तथा संबंधित व्यक्ति उस समय उपस्थित था।

(2) किसी भी कार्यवाही में ऐसे किसी बयान के प्रमाणीकरण करने वाले व्यक्ति के हस्ताक्षर या उसके आधिकारिक पद को सिद्ध करना आवश्यक नहीं होगा।

(3) इस धारा के अधीन, और ऐसी कार्यवाही में दाखिल प्रमाणपत्र के आधार पर, यह पर्याप्त साक्ष्य माना जाएगा कि अभियुक्त कथित अपराध के समय भारत से बाहर था।

(4) यदि भारत में किसी कार्यवाही में यह प्रमाणित हो कि कोई गवाह भारत के बाहर, उड़ान में स्थित वायुयान पर, किसी अभियोग के संबंध में परीक्षा की गई थी (चाहे शपथ पर हो या नहीं), तो उसका शपथपत्र (यदि कोई हो) उस मामले में लागू होगा।

(5) इस धारा में—

(a) “**बयान (deposition)**” में शपथ पर किया गया हलफनामा, पुष्टि (affirmation) या कथन भी सम्मिलित होगा;

(b) “**न्यायालय**” में ऐसी सूचना या घोषणा भी सम्मिलित होगी जहाँ विधि के अनुसार कोई व्यक्ति शपथ लेने के स्थान पर पुष्टि या घोषणा कर सकता है।

और इस धारा में निहित कोई बात ऐसे किसी अन्य बयान को साक्ष्य के रूप में स्वीकार करने में बाधा नहीं डालेगी जो अन्यथा विधिसम्मत रूप से ग्राह्य हो।

अध्याय IV

विविध (Miscellaneous)

8. दस्तावेजी साक्ष्य के संबंध में उपबंध

(1) इस अधिनियम के अधीन किसी भी विधिक कार्यवाही में, ऐसा दस्तावेज जो नागर विमानन मंत्री या उनके द्वारा विधिवत अधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर से युक्त हो तथा यह प्रमाणित करता हो कि—

(क) धारा 6 के अधीन कोई उद्घोषणा (proclamation) की गई थी और किसी प्रासंगिक समय पर प्रभावी थी;

(ख) प्रमाणपत्र में उल्लिखित कोई देश एक कन्वेंशन देश है; या

(ग) प्रमाणपत्र में उल्लिखित कोई वायुयान उस समय किसी कन्वेंशन देश में पंजीकृत है;

तो ऐसा दस्तावेज साक्ष्य के रूप में ग्राह्य होगा और उसमें वर्णित तथ्यों का प्रथमदृष्टया प्रमाण (prima facie proof) माना जाएगा।

9. कुछ विशेष वायुयानों पर इस अधिनियम के प्रावधानों को संशोधनों सहित लागू करने की शक्ति

केंद्र सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, यह निर्देश दे सकती है कि इस अधिनियम के सभी या कुछ प्रावधान ऐसे किसी वायुयान पर लागू होंगे जो धारा 3 या धारा 6 में सम्मिलित नहीं है (जिसे इस धारा में “विशेष वायुयान” कहा गया है), उसी प्रकार जैसे वे भारत में पंजीकृत वायुयानों पर लागू होते हैं।

10. कन्वेंशन के अनुबंधकारी पक्ष

केंद्र सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, यह प्रमाणित कर सकती है कि टोक्यो कन्वेंशन के अनुबंधकारी पक्ष कौन हैं तथा उन्होंने कन्वेंशन में प्रदत्त आरक्षणों को किस सीमा तक स्वीकार किया है; और ऐसी कोई अधिसूचना उसमें वर्णित तथ्यों का निर्णायक प्रमाण होगी।

11. कुछ वायुयानों को कन्वेंशन देश में पंजीकृत मानने की शक्ति

केंद्र सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, यह निर्देश दे सकती है कि किसी अधिसूचना में निर्दिष्ट देश से संबंधित पंजीकृत कोई वायुयान, इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, कन्वेंशन देश में पंजीकृत माना जाएगा।