

D.R. 23/2007

RANG UNDANG-UNDANG

b e r n a m a

Suatu Akta untuk meminda Akta Pengangkutan Melalui Udara 1974.

DIPERBUAT oleh Parlimen Malaysia seperti yang berikut:

Tajuk ringkas dan permulaan kuat kuasa

1. (1) Akta ini bolehlah dinamakan Akta Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan) 2007.

(2) Akta ini mula berkuat kuasa pada tarikh yang ditetapkan oleh Menteri melalui pemberitahuan dalam *Warta*.

Pindaan seksyen 1

2. Akta Pengangkutan Melalui Udara 1974 [*Akta 148*], yang disebut "Akta ibu" dalam Akta ini, dipinda dalam seksyen 1 dengan memasukkan selepas subseksyen (3) subseksyen yang berikut:

"(4) Seksyen 1 1A hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia."

Rang Undang-Undang

Pindaan seksyen 2

3. Seksyen 2 Akta ibu dipinda—

- (a) dengan memasukkan selepas takrif "Konvensyen" takrif yang berikut:

"Konvensyen Dipinda" ertinya Konvensyen sebagaimana yang dipinda selanjutnya oleh Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975, sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Kelima;';

- (b) dengan memasukkan selepas takrif "Konvensyen Dipinda" takrif yang berikut:

' "Konvensyen Montreal" ertinya Konvensyen, yang ditandatangani di Montreal pada 28 Mei 1999, bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu yang berhubungan dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara, sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Keenam;';

- (c) dengan memasukkan selepas takrif "Konvensyen Montreal" takrif yang berikut:

' "Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara" ertinya Konvensyen, Konvensyen Tambahan, Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal;';

- (d) dengan memasukkan selepas takrif "Menteri" takrif yang berikut:

' "Pihak Negara" ertinya, suatu Pihak Berjanji Tertinggi berhubung dengan Konvensyen dan Konvensyen Dipinda, atau Pihak Negara berhubung dengan Konvensyen Montreal, mengikut mana-mana yang berkenaan;';
dan

- (e) dengan memasukkan selepas takrif "Pihak Negara" takrif yang berikut:

' "Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975" ertinya protokol, yang ditandatangani di Montreal pada 25 September 1975, untuk meminda Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda di Hague.'.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Pindaan seksyen 4

4. Seksyen 4 Akta ibu dipinda—

- (a) dalam nota bahu, dengan menggantikan perkataan "Pihak Berjanji Tertinggi" dengan perkataan "Pihak Negara";
- (b) dalam subseksyen (1)—
 - (i) dengan menggantikan perkataan "Pihak Berjanji Tertinggi" dengan perkataan "Pihak Negara";
 - (ii) dengan menggantikan perkataan "Konvensyen" selepas perkataan "Pihak Negara kepada" dengan perkataan "Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara"; dan
 - (iii) dengan menggantikan perkataan "di hujung Konvensyen itu sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Pertama" dengan perkataan "di hujung Konvensyen atau Protokol Tambahan yang terdapat di hujung Konvensyen Dipinda atau Perkara 51 dalam Konvensyen Montreal";
- (c) dengan memasukkan selepas subseksyen (1) subseksyen yang berikut:

"(1A) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah dari semasa ke semasa memperakui mana-mana semakan had tanggungan yang diwujudkan menurut Perkara 24 Konvensyen Montreal."; dan
- (d) dalam subseksyen (2)—
 - (i) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 40A dalam Konvensyen" perkataan "dan Konvensyen Dipinda";
 - (ii) dengan menggantikan perkataan "Konvensyen itu" dengan perkataan "Konvensyen atau Konvensyen Dipinda"; dan
 - (iii) dengan menggantikan perkataan "Pihak Berjanji Tertinggi" di mana-mana jua terdapat dalam subseksyen itu dengan perkataan "Pihak Negara".

Rang Undang-Undang

Pindaan seksyen 5

5. Seksyen 5 Akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 17 dalam Konvensyen" perkataan ", Perkara 17 dalam Konvensyen Dipinda atau perenggan 1 Perkara 17 dalam Konvensyen Montreal".

Pindaan seksyen 6

6. Seksyen 6 Akta ibu dipinda—

(a) dalam subseksyen (1) —

(i) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 dalam Konvensyen" perkataan ", Perkara 22 dalam Konvensyen Dipinda dan Perkara 21, 22 dan 44 dalam Konvensyen Montreal";

(ii) dalam perenggan (b) —

(A) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 dalam Konvensyen" perkataan ", perenggan (1) Perkara 22 dalam Konvensyen Dipinda dan Perkara 21 dan perenggan 1 Perkara 22 dalam Konvensyen Montreal"; dan

(B) dengan menggantikan perkataan "terhadapnya" di mana-mana jua terdapat dalam perenggan itu dengan perkataan "terhadap pengangkut";

(b) dalam subseksyen (2), dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 Konvensyen" perkataan ", Perkara 22 Konvensyen Dipinda atau Perkara 21, 22 dan 44 Konvensyen Montreal";

(c) dalam subseksyen (3), dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 Konvensyen" perkataan ", Perkara 22 Konvensyen Dipinda atau Perkara 21, 22 dan 44 Konvensyen Montreal";

(d) dalam subseksyen (5) —

(i) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 dalam Konvensyen" perkataan "atau Konvensyen Dipinda"; dan

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

- (ii) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 25A dalam Konvensyen" perkataan "atau Konvensyen Dipinda"; dan
- (e) dalam subseksyen (6) —
 - (i) dengan menggantikan perkataan "perenggan (1)(a)" dengan perkataan "perenggan (1)(a) dan (b)"; dan
 - (ii) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 22 Konvensyen" perkataan "atau Konvensyen Dipinda".

Pindaan seksyen 7

7. Seksyen 7 Akta ibu dipinda—

- (a) dalam subseksyen (1), dengan menggantikan perkataan "Konvensyen itu" dengan perkataan "mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara";
- (b) dalam subseksyen (2) —
 - (i) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 29 dalam Konvensyen" perkataan ", Perkara 29 dalam Konvensyen Dipinda dan Perkara 35 Konvensyen Montreal"; dan
 - (ii) dengan menggantikan perkataan "Perkara itu" dengan perkataan "Perkara 29 Konvensyen, Perkara 29 Konvensyen Dipinda atau Perkara 35 Konvensyen Montreal";
- (c) dalam subseksyen (3), dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 29 Konvensyen" perkataan ", Perkara 29 Konvensyen Dipinda dan Perkara 35 Konvensyen Montreal"; dan
- (d) dalam subseksyen (4), dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara itu" perkataan "dan kepada pengangkut sebenar sebagaimana yang ditakrifkan dalam Perkara 39 Konvensyen Montreal".

Rang Undang-Undang

Pindaan seksyen 8

8. Seksyen 8 Akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 21 dalam Konvensyen" perkataan ", Perkara 21 Konvensyen Dipinda dan Perkara 20 Konvensyen Montreal".

Pindaan seksyen 9

9. Subseksyen 9(2) Akta ibu dipinda dengan menggantikan perkataan "Konvensyen itu" dengan perkataan "Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara".

Pindaan seksyen 10

10. Seksyen 10 Akta ibu dipinda—

- (a) dalam nota bahu, dengan menggantikan perkataan "Pihak Berjanji Tertinggi" dengan perkataan "Pihak Negara";
- (b) dengan menggantikan subseksyen (1) dengan subseksyen yang berikut:

"(1) Setiap Pihak Negara kepada mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara hendaklah bagi maksud mana-mana tindakan yang dibawa dalam sesuatu mahkamah di Malaysia mengikut Perkara 28 Konvensyen, Perkara 28 Konvensyen Dipinda atau Perkara 33 dan 46 Konvensyen Montreal untuk menguatkuasakan sesuatu tuntutan berkenaan dengan pengangkutan yang dijalankan olehnya, disifatkan telah patuh kepada bidang kuasa mahkamah itu, dan oleh yang demikian kaedah-kaedah mahkamah itu boleh memperuntukkan cara bagaimana mana-mana tindakan hendak dimulakan dan diteruskan; tetapi tiada apa-apa jua dalam seksyen ini boleh membenarkan perintah pelaksanaan dikeluarkan terhadap harta mana-mana Pihak Negara kepada mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara.";

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

- (c) dengan memasukkan selepas subseksyen (1) subseksyen yang berikut:

"(1A) Seksyen ini tidak terpakai bagi sesuatu Pihak Negara yang telah menggunakan bagi faedahnya Protokol Tambahan pada akhir Konvensyen atau Protokol Tambahan pada akhir Konvensyen Dipinda berhubung dengan Perkara 28 Konvensyen atau Perkara 28 Konvensyen Dipinda, atau Perkara 57 Konvensyen Montreal berhubung dengan Perkara 33 dan 46 Konvensyen Montreal."; dan

- (d) dalam subseksyen (2) —

- (i) dengan memasukkan selepas perkataan "Perkara 28 dalam Konvensyen" perkataan "dan Perkara 28 Konvensyen Dipinda"; dan
- (ii) dengan menggantikan perkataan "subseksyen (1)" dengan perkataan "seksyen ini".

Seksyen baru 11A

- 11.** Akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas seksyen 11 seksyen yang berikut:

"Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang

11A. (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal hendaklah, setakat Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal berkait dengan hak dan tanggungan pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim konsain, penerima konsain dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang di Malaysia berhubung dengan mana-mana pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal terpakai, tanpa mengira kewarganegaraan pesawat udara yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak terpakai sehingga menyentuh hak atau tanggungan yang terhasil daripada sesuatu kejadian yang berlaku sebelum permulaan kuat kuasa seksyen ini."

Rang Undang-Undang

Pindaan seksyen 12

12. Seksyen 12 Akta ibu dipinda—

- (a) dalam nota bahu, dengan menggantikan perkataan "Peruntukan bagi mengenakan Akta bagi pengangkutan yang bukan pengangkutan berkenaan dengan Konvensyen dan bagi menguatkuasakan pindaan Konvensyen" dengan perkataan "Pemakaian bagi pengangkutan melalui udara yang tidak dikuasai oleh Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara"; dan
- (b) dalam subseksyen (1) —
 - (i) dengan menggantikan perkataan "Konvensyen atau Konvensyen Tambahan" selepas perkataan "peruntukan" dengan perkataan "Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara"; dan
 - (ii) dengan menggantikan perkataan "Konvensyen atau Konvensyen Tambahan atau kedua-duanya, mengikut mana-mana yang berkenaan" dengan perkataan "Konvensyen yang relevan yang terpakai".

Pindaan Jadual Keempat

13. Jadual Keempat kepada Akta ibu dipinda—

- (a) dalam perenggan 4, dengan menggantikan perkataan "Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1354 Kedah Enakmen No. 6 tahun 1354." dengan perkataan "Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1954 Kedah Enakmen No. 6 tahun 1954."; dan
- (b) dalam perenggan 5, dengan menggantikan perkataan "Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1353 Perlis Enakmen No. 7 tahun 1353." dengan perkataan "Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1953 Perlis Enakmen No. 7 tahun 1953.".

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Jadual baru Kelima

14. Akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas Jadual Keempat Jadual yang berikut:

"JADUAL KELIMA

[Seksyen 2]

PROTOKOL MONTREAL No. 4
BAGI MEMINDA KONVENSYEN BAGI MENYATUKAN
KAEDAH-KAEDAH TERTENTU YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PENGANGKUTAN ANTARABANGSA MELALUI UDARA
YANG DITANDATANGANI DI WARSAW PADA 12 OKTOBER 1929
SEBAGAIMANA YANG DITANDATANGANI OLEH PROTOKOL YANG
DIBUAT DI HAGUE PADA 28 SEPTEMBER 1955 DAN YANG
DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA 25 SEPTEMBER 1975

BAB I

BIDANG - TAKRIF

Perkara 1

(1) Konvensyen ini terpakai bagi semua pengangkutan antarabangsa bagi orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapatkan ganjaran. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan percuma melalui pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.

(2) Bagi maksud Konvensyen ini, ungkapan pengangkutan antarabangsa ertinya apa-apa jua pengangkutan yang, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan itu atau sesuatu pemindahan itu, adalah terletak sama ada dalam wilayah dua Pihak Berjanji Tertinggi atau dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi jika ada satu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain, walaupun Negara lain itu bukan suatu Pihak Berjanji Tertinggi. Pengangkutan di antara dua tempat dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi tanpa suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.

(3) Pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut udara pengganti adalah disifatkan, bagi maksud Konvensyen ini, sebagai suatu pengangkutan yang tidak berbelah bahagi jika ia telah dianggap oleh pihak-pihak yang berkenaan sebagai satu kendalian tunggal, sama ada ia telah dipersetujui dalam bentuk satu kontrak tunggal atau satu siri daripada kontrak-kontrak, dan pengangkutan itu tidak hilang sifat antarabangsanya semata-mata oleh sebab satu kontrak atau satu siri daripada kontrak-kontrak itu hendak dilakukan semuanya dalam wilayah Negara itu juga.

Rang Undang-Undang

Perkara 2

(1) Konvensyen ini terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan oleh Negara atau oleh badan awam yang ditubuhkan menurut undang-undang dengan syarat pengangkutan itu termasuk dalam syarat-syarat yang dinyatakan dalam Perkara 1.

(2) Dalam pengangkutan barangan pos, pengangkut hendaklah bertanggung hanya kepada pentadbiran pos yang relevan mengikut kaedah-kaedah yang terpakai bagi hubungan antara pengangkut dengan pentadbiran pos.

(3) Melainkan jika diperuntukkan dalam perenggan (2) Perkara ini, peruntukan Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan barangan pos.

BAB II

DOKUMEN PENGANGKUTAN

SEKSYEN 1

TIKET PENUMPANG

Perkara 3

(1) Berkenaan dengan pengangkutan penumpang suatu tiket hendaklah diserahkan yang mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan ialah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahuan yang bermaksud bahawa, jika perjalanan penumpang itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara yang lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw bolehlah dipakai dan bahawa Konvensyen itu adalah menguasai dan dalam kebanyakan perkara adalah menegahkan tanggungan pengangkut bagi kematian atau kecederaan diri dan berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Tiket penumpang adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan dan syarat kontrak pengangkutan. Ketiadaan tiket penumpang, ketidaksetaraan mengenai tiket penumpang atau kehilangan tiket penumpang tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan yang, walau bagaimanapun, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Walau bagaimanapun, jika dengan persetujuan pengangkut, penumpang naik tanpa suatu tiket penumpang telah diserahkan, atau jika tiket itu tidak mengandungi pemberitahuan yang dikehendaki oleh perenggan (1)(c) Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan Perkara 22.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

SEKSYEN 2

KERACIS PENERIMAAN BAGASI

Perkara 4

(1) Berkenaan dengan pengangkutan bagasi berdaftar, suatu keracis penerimaan bagasi hendaklah diserahkan, yang, melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan dalam suatu tiket penumpang yang mematuhi peruntukan Perkara 3, perenggan (1), hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahuan yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara selain negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw bolehlah dipakai dan bahawa Konvensyen itu adalah menguasai dan dalam kebanyakan hal menegahkan tanggungan pengangkut bagi kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Keracis penerimaan bagasi ialah keterangan *prima facie* mengenai pendaftaran bagasi dan syarat kontrak pengangkutan. Ketiadaan keracis penerimaan bagasi, ketidaksetaraan atau kehilangan keracis penerimaan bagasi itu tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan yang, walau bagaimanapun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Walau bagaimanapun, jika pengangkut mengambil tugas menjaga bagasi tanpa suatu keracis penerimaan bagasi diserahkan atau jika keracis penerimaan bagasi [melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan ke dalam tiket penumpang yang mematuhi peruntukan Perkara 3, perenggan (1)(c)] tidak termasuk pemberitahuan yang dikehendaki oleh perenggan (1)(c) dalam Perkara ini, maka pengangkut itu tidaklah berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan dalam Perkara 22, perenggan (2).

SEKSYEN 3

DOKUMENTASI YANG BERHUBUNGAN DENGAN KARGO

Perkara 5

(1) Berkenaan dengan pengangkutan kargo suatu surat angkutan udara hendaklah diserahkan.

(2) Apa-apa cara lain yang akan memelihara rekod pengangkutan yang hendak dilakukan boleh, dengan kebenaran pengirim konsain, diganti dengan serahan surat angkutan udara. Jika apa-apa cara lain digunakan, pengangkut hendaklah, jika diminta sedemikian oleh pengirim konsain, menyerahkan kepada pengirim konsain suatu resit bagi kargo membenarkan pengenalan terhadap konsain dan akses kepada maklumat yang terkandung dalam rekod yang dipelihara oleh cara lain itu.

Rang Undang-Undang

(3) Kemustahilan untuk menggunakan, di tempat transit dan tempat tujuan, cara lain itu yang akan memelihara rekod pengangkutan yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini tidak memberikan hak kepada pengangkut untuk enggan menerima kargo bagi pengangkutan.

Perkara 6

(1) Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim konsain dalam tiga bahagian asal.

(2) Bahagian pertama hendaklah ditandakan "untuk pengangkut"; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain. Bahagian kedua hendaklah ditandakan "untuk penerima konsain"; hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain dan pengangkut. Bahagian ketiga hendaklah ditandatangani oleh pengangkut dan diserahkan olehnya kepada pengirim konsain selepas kargo diterima.

(3) Tandatangan pengangkut dan pengirim konsain boleh dicetak atau dicap.

(4) Jika, atas permintaan pengirim konsain, pengangkut membuat surat angkutan udara, pengangkut hendaklah disifatkan, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, telah berbuat demikian bagi pihak pengirim konsain.

Perkara 7

Jika terdapat lebih daripada satu bungkusan:

- (a) pengangkut kargo mempunyai hak untuk menghendaki pengirim konsain membuat surat angkutan udara yang berasingan;
- (b) pengirim konsain mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut menyerahkan resit yang berasingan apabila cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5 digunakan.

Perkara 8

Surat angkutan udara dan resit bagi kargo hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu petunjuk mengenai berat konsainan itu.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 9

Ketidakpatuhan pemntukan Perkara 5 hingga 8 tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau bagaimanapun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah apa-apa yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 10

(1) Pengirim konsain adalah bertanggungjawab bagi ketepatan butir-butir dan pernyataan yang berhubungan dengan kargo yang dimasukkannya atau dimasukkan bagi pihaknya ke dalam surat angkutan udara itu atau yang diberikan olehnya atau diberikan bagi pihaknya kepada pengangkut bagi kemasukan ke dalam resit bagi pengangkutan atau bagi kemasukan ke dalam rekod yang dipelihara dengan cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5.

(2) Pengirim konsain hendaklah menanggung rugi kepada pengangkut terhadap semua kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, atas alasan ketidaksetaraan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang diberikan oleh pengirim konsain atau bagi pihaknya.

(3) Tertakluk kepada peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini, pengangkut hendaklah menanggung rugi kepada pengirim konsain terhadap semua kerosakan yang ditanggungnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengirim konsain bertanggung, atas alasan ketidaksetaraan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang dimasukkan oleh pengangkut atau bagi pihaknya dalam resit bagi kargo atau dalam rekod yang dipelihara dengan cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5.

Perkara 11

f1) Surat angkutan udara atau resit bagi kargo adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan yang disebut di dalamnya.

(2) Apa-apa pernyataan dalam surat angkutan udara atau resit bagi kargo yang berhubungan dengan berat, dimensi dan pembungkusan kargo, juga yang berhubungan dengan bilangan bungkusan, adalah keterangan *prima facie* mengenai fakta yang dinyatakan; pernyataan yang berhubungan dengan kuantiti, isi padu dan keadaan kargo tidak menjadi keterangan terhadap pengangkut kecuali setakat mana ia telah dan kedua-dua telah dan dinyatakan dalam surat angkutan udara itu sebagai telah diperiksa olehnya di hadapan pengirim konsain, atau berhubung dengan keadaan zahir kargo itu.

Rang Undang-Undang

Perkara 12

(1) Tertakluk kepada tanggungannya untuk menjalankan segala kewajipannya di bawah kontrak pengangkutan, pengirim konsain adalah berhak melupuskan kargo dengan menarik balik kargo itu di lapangan terbang tempat berlepas atau tempat tujuan, atau dengan menahannya dalam perjalanan di mana-mana tempat mendarat, atau dengan meminta supaya kargo diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang selain penerima konsain yang diberikan tugas pada asalnya, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim konsain tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang mendatangkan mudarat kepada pengangkut atau kepada pengirim konsain lain dan ia mestilah membayar balik apa-apa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak itu.

(2) Jika adalah mustahil untuk menjalankan perintah pengirim konsain itu pengangkut hendaklah memberitahunya dengan serta merta.

(3) Jika pengangkut menurut perintah pengirim konsain mengenai pelupusan kargo tanpa menghendaki pengemukaan bahagian surat angkutan udara atau resit bagi kargo yang telah diserahkan kepada pengirim, pengangkut adalah bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim konsain, kerana apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada mana-mana orang yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara atau resit bagi kargo itu.

(4) Hak yang diberikan kepada pengirim konsain terhenti apabila hak penerima konsain bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima konsain enggan menerima kargo, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim konsain berhak mendapat balik hak pelupusannya.

Perkara 13

(1) Kecuali apabila pengirim konsain telah menjalankan haknya di bawah Perkara 12, penerima konsain berhak, apabila tibanya di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kargo kepadanya, apabila dibayar caj yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan itu.

(2) Melainkan jika selainnya dipersetujui, adalah menjadi kewajipan pengangkut untuk memberitahu penerima konsain sebaik sahaja kargo itu tiba.

(3) Jika pengangkut mengakui kehilangan kargo, atau jika kargo tidak tiba apabila tamat tujuh hari selepas tarikh kargo itu sepatutnya telah tiba, penerima konsain berhak menguatkuasakan terhadap pengangkut hak yang berbangkit daripada kontrak pengangkutan itu.

Perkara 14

Pengirim konsain dan penerima konsain boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberikan kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, tiap-tiap satu atas nama sendiri, sama ada dia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau kepentingan orang lain, dengan syarat dia menjalankan segala kewajipan yang dikenakan oleh kontrak pengangkutan itu.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 15

(1) Perkara 12, 13 dan 14 tidak menyentuh hubungan pengirim konsain dengan penerima konsain atau hubungan salingan pihak ketiga yang mendapat hak mereka sama ada daripada pengirim konsain atau penerima konsain.

(2) Peruntukan Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah melalui peruntukan nyata dalam surat angkutan udara atau resit kargo.

Perkara 16

(1) Pengirim konsain hendaklah memberikan apa-apa maklumat dan apa-apa dokumen sebagaimana yang perlu bagi memenuhi formaliti kastam, oktroi atau polis sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima konsain. Pengirim konsain adalah bertanggungjawab kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh ketiadaan, ketidakcukupan atau ketidaksetaraan mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu adalah disebabkan oleh kesalahan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya.

(2) Pengangkut tidak berkewajipan untuk menyiasat tentang ketepatan atau kecukupan maklumat atau dokumen itu.

BAB III

TANGGUNGAN PENGANGKUT

Perkara 17

Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati dalam hal kematian atau kecederaan penumpang atau kecederaan diri lain yang dialami oleh penumpang, jika kemalangan yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan mana-mana kendalian bagi menaikkan atau menurunkan penumpang.

Perkara 18

(1) Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati apabila berlaku kemusnahan, atau kehilangan atau kerosakan mana-mana bagasi berdaftar, jika kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

(2) Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati apabila berlaku kemusnahan, atau kehilangan, atau kerosakan kargo hanya dengan syarat kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

Rang Undang-Undang

(3) Walau bagaimanapun, pengangkut tidaklah bertanggung jika dia membuktikan bahawa kemusnahan, kehilangan, atau kerosakan kepada, kargo itu adalah disebabkan salah satu yang berikut atau lebih:

- (a) kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo itu;
- (b) pembungkusan kecacatan kargo dilakukan oleh seseorang selain pengangkut, atau pekhidmatnya atau ejennya;
- (c) suatu perbuatan perang dan suatu pertelingkahan bersenjata;
- (d) suatu perbuatan pihak berkuasa awam yang dijalankan berkaitan dengan kemasukan, pengeluaran atau transit cargo.

(4) Pengangkutan melalui udara mengikut pengertian perenggan yang sebelumnya Perkara ini merangkumi tempoh semasa bagasi atau kargo itu berada dalam jagaan pengangkut, sama ada di lapangan terbang atau dalam pesawat udara atau, dalam hal pendaratan di luar lapangan terbang, di mana-mana jua tempat.

(5) Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, laut atau sungai yang dilakukan di luar lapangan terbang. Walau bagaimanapun, sekiranya pengangkutan itu dilakukan dalam menjalankan suatu kontrak bagi pengangkutan melalui udara, bagi maksud, memuatkan, menyerahkan atau memindahkan, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, sebagai akibat suatu kejadian yang berlaku semasa pengangkutan melalui udara.

Perkara 19

Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan melalui udara terhadap penumpang, bagasi atau kargo.

Perkara 20

Dalam hal penumpang dan bagasi, dan dalam hal kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan kargo, pengangkut tidak bertanggung jika dia membuktikan bahawa dia dan pekhidmatnya dan ejennya telah mengambil segala langkah yang perlu untuk mengelakkan kerosakan itu atau adalah mustahil bagi mereka untuk mengambil tangkah itu.

Perkara 21

(1) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangkan kecuaiannya orang yang menanggung kerosakan itu Mahkamah boleh, mengikut pemntukan undang-undangnya sendiri, melepaskan pengangkut itu sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

(2) Dalam pengangkutan kargo, jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangkan oleh kecuaiannya atau perbuatan salah yang lain atau peninggalan orang yang menuntut pampasan, atau orang yang daripadanya dia mendapat haknya, pengangkut hendaklah

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

dilepaskan sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya kepada orang yang menuntut setakat kecuaiian atau perbuatan salah atau peninggalan itu menyebabkan atau menyumbang kepada kerosakan itu.

Perkara 22

(1) Dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap penumpang adalah terhadap kepada jumlah wang 16,600 Hak Pengeluaran Khas. Jika, mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu, ganti rugi boleh diawardkan dalam bentuk bayaran secara berkala, nilai modal yang bersamaan bagi bayaran itu tidak boleh lebih daripada had ini. Walau bagaimanapun, dengan kontrak khas, pengangkut dan penumpang boleh bersetuju atas suatu had tanggungan yang lebih tinggi.

(2) (a) Dalam pengangkutan bagasi berdaftar, tanggungan pengangkut adalah terhadap kepada jumlah wang 17 Hak Pengeluaran Khas tiap-tiap kilogram, melainkan jika penumpang atau pengirim konsain telah membuat, pada masa yang sama apabila bungkusan diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang atau pengirim konsain mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(b) Dalam pengangkutan kargo, tanggungan pengangkut adalah terhadap kepada jumlah wang 17 Hak Pengeluaran Khas bagi tiap-tiap kilogram, melainkan jika pengirim konsain telah membuat, pada masa yang sama bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar pengirim konsain itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(c) Dalam hal kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo, atau mana-mana objek yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira dalam menentukan amaun yang kepadanya tanggungan pengangkut adalah terhadap hendaklah hanya jumlah berat bungkusan itu atau bungkusan-bungkusan yang berkenaan itu. Walau bagaimanapun, apabila kehilangan, kerosakan atau kelewatan suatu bahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo itu, atau sesuatu objek yang terkandung di dalamnya, menyentuh nilai bungkusan lain yang diliputi oleh keracis penerimaan bagasi yang sama atau surat angkutan udara yang sama, jumlah berat bungkusan atau bungkusan-bungkusan itu hendaklah juga diambil kira bagi menentukan had tanggungan itu.

Rang Undang-Undang

(3) Berkenaan dengan objek yang dijaga sendiri oleh penumpang tanggungan pengangkut adalah terhad kepada 332 Hak Pengeluaran Khas tiap-tiap penumpang.

(4) Had yang ditetapkan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, keseluruhan atau sebahagian daripada kos mahkamah dan belanja lain guaman yang dilakukan oleh pihak menuntut. Peruntukan sebelum peruntukan ini tidak terpakai jika amaun ganti rugi yang diawardkan, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja lain guaman, adalah tidak lebih daripada jumlah wang yang telah ditawarkan secara bertulis oleh pengangkut kepada pihak yang menuntut dalam tempoh enam bulan dari tarikh berlakunya kejadian yang menyebabkan kerosakan itu, atau sebelum permulaan kuat kuasa tindakan itu, jika ia dimulakan terkemudian.

(5) Jumlah wang yang disebut berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas dalam Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai merujuk kepada Hak Pengeluaran Khas sebagaimana yang ditakrifkan oleh Kumpulan Wang Antarabangsa. Penukaran jumlah wang itu ke dalam mata wang negara hendaklah, dalam hal presiding kehakiman, dibuat mengikut nilai mata wang itu berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas pada tarikh penghakiman dibuat.

(6) Nilai sesuatu mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Berjanji Tertinggi yang merupakan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira mengikut cara penilaian yang dipakai oleh Kumpulan Wang Antarabangsa, berkuat kuasa pada tarikh penghakiman bagi pengendalian dan urusannya. Nilai mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Berjanji Tertinggi yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira dengan cara yang ditentukan oleh Pihak Berjanji Tertinggi itu. Walau bagaimanapun, negara-negara yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa dan yang undang-undangnya tidak membenarkan pemakaian peruntukan perenggan (2)(b) Perkara 22 boleh, pada masa ratifikasi atau kesertaan atau pada bila-bila masa selepas itu, mengisytiharkan bahawa had tanggungan pengangkut dalam prosiding kehakiman dalam wilayah mereka ditetapkan pada jumlah wang dua ratus lima puluh unit wang tiap-tiap kilogram. Unit mata wang ini selaras dengan enam puluh lima setengah miligram emas dari kehalusan millesimal sembilan ratus. Wang ini boleh ditukarkan kepada mata wang negara mengikut angka genap. Penukaran jumlah wang ini ke dalam mata wang negara hendaklah dibuat mengikut undang-undang Negara tersebut.

Perkara 23

(1) Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut daripada tanggungan atau untuk menetapkan had yang lebih rendah daripada yang terdapat dalam Konvensyen ini adalah batal dan tidak sah, tetapi pembatalan mana-mana peruntukan itu tidaklah menyebabkan keseluruhan kontrak itu terbatal, yang masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

(2) Perenggan (1) Perkara ini tidak terpakai bagi peruntukan yang menguasai kehilangan atau kerosakan akibat kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo yang dibawa.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 24

(1) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, hanya boleh diambil tertakluk kepada syarat dan had yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, tanpa menyentuh persoalan siapakah orang yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing.

(2) Dalam pengangkutan kargo, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, sama ada di bawah Konvensyen ini atau dalam kontrak atau dalam tort atau selainnya, hanya boleh dibawa tertakluk kepada syarat dan had tanggungan yang dinyatakan dalam Konvensyen ini tanpa menyentuh persoalan siapakah yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing. Apa-apa had tanggungan merupakan had maksimum dan tidak boleh lebih dalam apa-apa jua hal keadaan yang membawa kepada tanggungan.

Perkara 25

Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, had tanggungan yang dinyatakan dalam Perkara 22 hendaklah tidak terpakai jika terbukti bahawa kerosakan akibat daripada suatu perbuatan atau peninggalan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, adalah dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu dan dengan pengetahuan bahawa kerosakan akan berlaku; dengan syarat, dalam hal perbuatan atau peninggalan oleh pekhidmat atau ejen itu, adalah juga terbukti bahawa dia sedang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya.

Perkara 25A

(1) Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang pekhidmat atau ejen pengangkut akibat kerosakan yang kepadanya Konvensyen ini berhubung, pekhidmat atau ejen itu, jika dia membuktikan bahawa dia bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya, berhak menggunakan faedah had tanggungannya yang pengangkut sendiri berhak menggunakannya di bawah Perkara 22.

(2) Agregat amaun yang boleh didapatkan daripada pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, dalam hal itu, tidak boleh melebihi had tersebut.

(3) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini tidak terpakai jika terbukti bahawa kerosakan akibat sesuatu perbuatan atau peninggalan oleh pekhidmat atau ejen dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau lalai dan dengan pengetahuan bahawa kerosakan itu akan berlaku.

Perkara 26

(1) Resit daripada orang yang berhak menerima bagasi berdaftar atau kargo tanpa aduan adalah keterangan *prima facie* bahawa bagasi atau kargo itu telah diserahkan dalam keadaan baik dan mengikut dokumen pengangkutan.

Rang Undang-Undang

(2) Dalam hal kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan hendaklah membuat aduan kepada pengangkut dengan serta merta selepas kerosakan itu diketahui, dan, selewat-lewatnya, dalam masa tujuh hari dari tarikh penerimaan dalam ha) bagasi jika kerosakan itu mengenai bagasi berdaftar dan empat belas hari dari tarikh penerimaan dalam hal kargo. Dalam hal kelewatan, aduan hendaklah dibuat selewat-lewatnya dalam rnsa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo diserahkan kepadanya.

(3) Tiap-tiap aduan mestilah dibuat secara bertulis dalam dokumen pengangkutan atau melalui resit berasingan secara bertulis yang dikirimkan dalam masa yang tersebut di atas.

(4) Jika tiada aduan dibuat dalam masa yang tersebut di atas itu, tiada tindakan boleh diambil terhadap pengangkut, kecuali dalam hal fraud di pihaknya.

Perkara 27

Dalam hal kematian orang yang bertanggung, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibawa mengikut terma Konvensyen ini terhadap orang yang mewakili harta pusakanya di sisi undang-undang.

Perkara 28

(1) Sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak-pihak Berjanji Tertinggi, sama ada di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut itu biasanya bermastautin, atau ada mempunyai tempat urusan utamanya, atau ada mempunyai suatu pertubuhan yang dengannya kontrak telah dibuat atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di tempat tujuan.

(2) Pertanyaan mengenai tatacara hendaklah ditentukan oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 29

(1) Hak ke atas ganti rugi adalah terhapus jika sesuatu tindakan tidak dibawa dalam masa dua tahun, dikira dari tarikh ketibaan di tempat tujuan, atau dari tarikh pesawat udara sepatutnya telah tiba, atau dari tarikh pengangkutan telah berhenti.

(2) Cara bagi mengira tempoh had masa hendaklah ditentukan mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 30

(1) Dalam hal pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti dan yang termasuk dalam takrif yang dinyatakan dalam perenggan ketiga Perkara 1, tiap-tiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, dan disifatkan sebagai satu daripada pihak-pihak berjanji kepada kontrak pengangkutan itu setakat kontrak itu memperkatakan tentang bahagian pengangkutan yang dilakukan di bawah penyeliaannya.

(2) Dalam hal pengangkutan jenis ini, penumpang atau wakilnya boleh mengambii tindakan hanya terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan dalam masa kemalangan atau kelewatan beriakku, kecuali jika, melalui perjanjian nyata, pengangkut pertama telah sanggup memikul tanggungan bagi keseluruhan perjalanan itu.

(3) Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim konsain mempunyai hak tindakan ke atas pengangkut pertama, dan penumpang atau penerima konsain yang berhak ke atas penyerahan mempunyai hak tindakan ke atas pengangkut terakhir, dan selanjutnya, tiap-tiap seorang boleh mengambii tindakan terhadap pengangkut yang telah melakukan pengangkutan yang dalam masa kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan beriakku. Pengangkut-pengangkut ini adalah bersesama dan berasingan bertanggung kepada penumpang atau kepada pengirim konsain atau penerima konsain.

Perkara 30A

Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menyentuh persoalan sama ada seseorang yang bertanggung bagi ganti rugi mengikut peruntukannya mempunyai hak tindakan terhadap mana-mana orang lain.

BAB IV

PERUNTUKAN YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN BERCAMPUR-CAMPUR

Perkara 31

(1) Dalam hal pengangkutan bercampur-campur yang dilakukan sebahagiannya melalui udara dan sebahagian lagi oleh mana-mana cara pengangkutan lain, peruntukan Konvensyen ini terpakai hanya bagi pengangkutan melalui udara, dengan syarat pengangkutan melalui udara itu adalah termasuk dalam terma Perkara 1.

(2) Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pihak-pihak dalam hal pengangkutan bercampur-campur daripada memasukkan ke dalam dokumen pengangkutan udara syarat berhubungan dengan cara pengangkutan lain, dengan syarat peruntukan Konvensyen ini dipatuhi berkenaan dengan pengangkutan melalui udara.

Rang Undang-Undang

BAB V

PERUNTUKAN AM DAN MUKTAMAD

Perkara 32

Mana-mana fasal yang terkandung dalam kontrak dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku yang menurutnya pihak-pihak yang berkenaan berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang dinyatakan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak dipakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang bidang kuasa, hendaklah batal dan tidak sah. Walau bagaimanapun, bagi pengangkutan kargo, fasal timbang tara adalah dibenarkan tertakluk kepada Konvensyen ini, jika penimbangan itu akan diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebut dalam perenggan pertama Perkara 28.

Perkara 33

Kecuali sebagaimana yang diperuntukkan dalam perenggan (3) Perkara 5, tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut sama ada daripada enggan untuk membuat apa-apa kontrak pengangkutan atau daripada membuat peraturan-peraturan yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 34

Peruntukan Perkara 3 hingga 8 termasuk yang berhubungan dengan dokumen pengangkutan hendaklah tidak terpakai dalam hal pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan luar biasa di luar ruang lingkup biasa urusan pengangkutan udara.

Perkara 35

Ungkapan "hari" apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari semasa bukan hari bekerja.

Perkara 36

Konvensyen ini dibuat dalam bahasa Perancis dalam suatu salinan tunggal yang hendaklah kekal disimpan dalam arkib Kementerian Luar Negeri Poland dan yang satu salinan diperakui hendaklah dihantar oleh Kerajaan Poland kepada Kerajaan tiap-tiap Pihak Berjanji Tertinggi.

Perkara 40A

(1) [*Perenggan ini tidak diturunkan. Perenggan ini mentakrifkan "Pihak Berjanji Tertinggi".*]

(2) Bagi maksud Konvensyen perkataan *wilayah* ertinya bukan sahaja wilayah metropolitan sesuatu Negara bahkan juga semua wilayah lain yang negara itu adalah bertanggungjawab atas hubungan luar negerinya.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

[Perkara 37, 38, 39, 40 dan 41 dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu memperkatakan tentang permulaan kuat kuasa Konvensyen.]

PROTOKOL TAMBAHAN

(Berkenaan dengan Perkara 2)

Pihak Berjanji Tertinggi adalah berhak mengisytiharkan pada masa ratifikasi atau kesertaan bahawa perenggan pertama Perkara 2 Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan secara langsung oleh Negara itu, tanah jajahannya, tanah naungannya atau wilayah yang dimandatkan kepadanya atau oleh mana-mana wilayah lain di bawah pemerintahan, pertuanan atau kuasanya."

Jadual baru Keenam

15. Akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas Jadual Kelima Jadual yang berikut:

"JADUAL KEENAM

[Seksyen 2] KONVENSYEN

MONTREAL, 1999

KONVENSYEN BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH TERTENTU
YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN ANTARABANGSA
MELALUI UDARA YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA
28 MEI 1999

PIHAK NEGARA KEPADA KONVENSYEN INI

MENGIKTIRAF sumbangan signifikan Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara yang ditandatangani di Warsaw pada 12hb Oktober 1929, yang selepas ini disebut sebagai "Konvensyen Warsaw", dan surat cara berhubungan yang lain kepada pengharmonian undang-undang udara antarabangsa persendirian;

MENGIKTIRAF keperluan untuk memodenkan dan menggabungkan Konvensyen Warsaw dengan surat cara yang berhubungan;

MENGIKTIRAF pentingnya memastikan perlindungan kepentingan pelanggan dalam pengangkutan antarabangsa melalui udara dan keperluan bagi pampasan yang saksama yang berdasarkan prinsip restitusi;

Rang Undang-Undang

MENGESAHKAN SEMULA kebaikan suatu pembangunan yang teratur bagi pengendalian pengangkutan udara antarabangsa dan aliran lancar penumpang, bagasi dan kargo mengikut prinsip dan objektif Konvensyen tentang Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuat di Chicago pada 7 Disember 1944;

YAKIN bahawa tindakan Negara secara bersama bagi pengharmonian lanjut dan kodifikasi kaedah-kaedab tertentu yang mengawal pengangkutan antarabangsa melalui udara melalui Konvensyen yang baru adalah cara yang paling mencukupi untuk mencapai suatu keseimbangan saksama kepentingan;

TELAH BERSETUJU seperti yang berikut:

BAB I

PERUNTUKAN AM

Perkara 1

Bidang Pemakaian

1. Konvensyen ini terpakai bagi semua pengangkutan antarabangsa bagi orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapatkan ganjaran. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan percuma melalui pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.
2. Bagi maksud Konvensyen ini, ungkapan pengangkutan antarabangsa ertinya apa-apa pengangkutan yang, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan itu, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan atau pemindahan itu, adalah terletak sama ada dalam wilayah-wilayah kedua-dua Pihak Negara itu, atau dalam wilayah satu Pihak Negara jika ada satu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain, walaupun Negara lain itu bukan suatu Pihak Negara. Pengangkutan di antara dua tempat dalam wilayah satu Pihak Negara tanpa suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.
3. Pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti adalah disifatkan, bagi maksud Konvensyen ini, adalah sebagai suatu pengangkutan yang tidak berbelah bahagi jika ia telah dianggap oleh pihak-pihak yang berkenaan itu sebagai satu kendalian tunggal, sama ada ia telah dipersetujui dalam bentuk satu kontrak atau siri daripada kontrak-kontrak itu, dan pengangkutan itu tidak hilang sifat antarabangsanya semata-mata oleh sebab satu kontrak atau siri daripada kontrak-kontrak itu hendak dilakukan semuanya dalam wilayah Negara itu juga.
4. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan sebagaimana yang dinyatakan dalam Bab V, tertakluk kepada terma yang terkandung di dalamnya.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 2

Pengangkutan yang dilakukan oleh Negara dan Pengangkutan Barangan Pos

1. Konvensyen ini terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan oleh Negara atau oleh badan-badan awam yang ditubuhkan menurut undang-undang dengan syarat pengangkutan itu termasuk dalam syarat-syarat yang dinyatakan dalam Perkara 1.
2. Dalam pengangkutan barangan pos, pengangkut hendaklah bertanggung hanya kepada pentadbiran pos yang relevan mengikut kaedah-kaedah yang terpakai kepada hubungan antara pengangkut dengan pentadbiran pos.
3. Melainkan jika diperuntukkan dalam perenggan (2) Perkara ini, peruntukan Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan barangan pos.

BAB II

DOKUMENTASI DAN TANGGUNGJAWAB PIHAK YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN PENUMPANG, BAGASI DAN KARGO

Perkara 3

Penumpang dan Bagasi

1. Berkenaan dengan pengangkutan penumpang, suatu dokumen individu atau dokumen kolektif pengangkutan hendaklah diserahkan yang mengandungi:
 - (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
 - (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Negara, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
2. Mana-mana cara lain yang memelihara maklumat yang ditunjukkan dalam perenggan 1 boleh digantikan bagi penyerahan dokumen yang disebut dalam perenggan itu. Jika mana-mana cara lain digunakan, pengangkut hendaklah membuat tawaran untuk menyerahkan kepada penumpang suatu pernyataan bertulis maklumat yang dipelihara.
3. Pengangkut hendaklah menyerahkan kepada penumpang suatu tanda pengenalan bagasi bagi setiap bagasi berdaftar.
4. Penumpang hendaklah diberikan suatu notis bertulis yang bermaksud bahawa jika Konvensyen ini terpakai Konvensyen ini mengawal dan boleh mengehadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kematian atau kecederaan dan bagi kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada, bagasi atau bagi kelewatan.

Rang Undang-Undang

5. Ketidapatuhan terhadap peruntukan perenggan yang sebelum ini tidaklah menjejaskan kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau apa pun jua, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 4

Kargo

1. Berkenaan dengan kargo, suatu surat angkutan udara hendaklah diserahkan.

2. Apa-apa cara lain yang akan memelihara suatu rekod pengangkutan yang hendak dilakukan boleh diganti dengan penyerahan surat angkutan udara. Jika apa-apa cara lain digunakan, pengangkut hendaklah, jika diminta sedemikian oleh pengirim konsain, menyerahkan kepada pengirim konsain suatu resit bagi kargo yang membenarkan pengenalan terhadap konsainan dan akses kepada maklumat yang terkandung dalam rekod yang dipelihara oleh cara lain itu.

Perkara 5

Kandungan Surat Angkutan Udara atau Resit Kargo

Surat angkutan udara atau resit kargo hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Negara, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu; dan
- (c) suatu petunjuk mengenai berat konsainan.

Perkara 6

Dokumen Yang Berhubungan dengan Jenis Kargo

Pengirim konsain boleh dikehendaki, jika perlu bagi memenuhi formaliti kastam, polis dan pihak berkuasa awam yang sama, untuk menyerahkan suatu dokumen yang menunjukkan jenis kargo. Peruntukan ini tidak memberikan apa-apa tanggungjawab, kewajipan atau tanggungan yang terhasil daripada itu kepada pengangkut.

Perkara 7

Perihalhan Surat Angkutan Udara

1. Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim konsain dalam tiga bahagian asal.

2. Bahagian pertama hendaklah ditandakan "untuk pengangkut"; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain. Bahagian kedua hendaklah ditandakan "untuk penerima konsain"; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain dan pengangkut. Bahagian ketiga hendaklah ditandatangani oleh pengangkut yang akan menyerahkannya kepada pengirim konsain selepas kargo diterima.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

3. Tandatangani pengangkut dan pengirim konsain boleh dicetak atau dicap.
4. Jika, atas permintaan pengirim konsain, pengangkut membuat surat angkutan udara, pengangkut hendaklah disifatkan, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, telah berbuat demikian bagi pihak pengirim konsain.

Perkara 8

Dokumentasi bagi Bungkusan Berganda

Apabila terdapat lebih daripada satu bungkusan:

- (a) pengangkut kargo mempunyai hak untuk menghendaki pengirim konsain membuat surat angkutan udara yang berasingan;
- (b) pengirim konsain mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut menyerahkan resit kargo yang berasingan apabila cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5 digunakan.

Perkara 9

Ketidapatuhan dengan Kehendak Dokumentasi

Ketidapatuhan peruntukan Perkara 4 hingga 8 tidaklah menjejaskan kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau apa pun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah apa-apa yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 10

Tanggungjawab bagi Butir-Butir Dokumentasi

1. Pengirim konsain adalah bertanggungjawab bagi ketepatan butir-butir dan pernyataan yang berhubungan dengan kargo yang dimasukkannya atau dimasukkan bagi pihaknya ke dalam surat angkutan udara itu atau yang diberikan olehnya atau diberikan bagi pihaknya kepada pengangkut bagi kemasukan ke dalam resit kargo atau bagi kemasukan ke dalam rekod yang dikekalkan dengan cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4. Perenggan yang sebelum ini juga terpakai jika orang yang bertindak bagi pihak pengirim konsain juga merupakan ejen pengangkut.
2. Pengirim konsain hendaklah membayar ganti rugi kepada pengangkut terhadap semua kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, atas alasan ketidaksekitaan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang diberikan oleh pengirim konsain atau bagi pihaknya.
3. Tertakluk kepada peruntukan perenggan 1 dan 2 Perkara ini, pengangkut hendaklah membayar ganti rugi kepada pengirim konsain terhadap semua kerosakan yang ditanggungnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengirim konsain bertanggung, atas alasan ketidaksekitaan, ketidaktepatan

Rang Undang-Undang

atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang dimasukkan oleh pengangkut atau bagi pihaknya ke dalam resit kargo atau dalam rekod yang dikekalkan oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4.

Perkara 11

Nilai Keterangan Dokumentasi

1. Surat angkutan udara atau resit kargo adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan yang disebut di dalamnya.
2. Apa-apa pernyataan dalam surat angkutan udara atau resit kargo yang berhubungan dengan berat, dimensi dan pembungkusan kargo, serta yang berhubungan dengan bilangan bungkusan, adalah keterangan *prima facie* mengenai fakta yang dinyatakan; pernyataan yang berhubungan dengan kuantiti, isi padu dan keadaan kargo tidak menjadi keterangan terhadap pengangkut kecuali setakat mana ia telah dan adalah kedua-duanya dinyatakan dalam surat angkutan udara atau resit kargo itu sebagai telah diperiksa olehnya di hadapan pengirim konsain, atau berhubung dengan keadaan zahir kargo itu.

Perkara 12

Hak Pelupusan Kargo

1. Tertakluk kepada tanggungannya untuk menjalankan segala kewajibannya menurut kontrak pengangkutan, pengirim konsain adalah berhak untuk melupuskan kargo dengan menarik balik kargo itu di lapangan terbang tempat berlepas atau tempat tujuan, atau dengan menahannya dalam perjalanan di mana-mana tempat mendarat, atau dengan meminta supaya kargo itu diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang selain penerima konsain yang disebut dalam surat angkutan udara, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim konsain tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang mendatangkan mudarat kepada pengangkut atau kepada pengirim konsain yang lain dan ia mestilah membayar balik apa-apa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak itu.
2. Jika adalah mustahil untuk menjalankan perintah pengirim konsain itu, pengangkut hendaklah memberitahunya dengan serta merta.
3. Jika pengangkut menjalankan perintah pengirim konsain mengenai pelupusan kargo tanpa menghendaki dikemukakan bahagian surat angkutan udara atau resit kargo yang telah diserahkan kepada pengirim, pengangkut adalah bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim konsain, bagi apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada mana-mana orang yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara atau resit kargo itu.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

4. Hak yang diberikan kepada pengirim konsain terhenti apabila hak penerima konsain bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima konsain enggan menerima kargo, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim konsain berhak mendapat balik hak pelupusannya.

Perkara 13

Penyerahan Kargo

1. Kecuali apabila pengirim konsain telah menjalankan haknya di bawah Perkara 12, penerima konsain berhak, apabila tibanya kargo di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kargo kepadanya, apabila dibayar caj yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan.
2. Melainkan jika selainnya dipersetujui, adalah menjadi kewajipan pengangkut untuk memberitahu penerima konsain sebaik sahaja kargo itu tiba.
3. Jika pengangkut mengakui kehilangan kargo, atau jika kargo tidak tiba apabila tamat tujuh hari selepas tarikh kargo itu sepatutnya tiba, penerima konsain berhak menguatkuasakan terhadap pengangkut hak yang berbangkit daripada kontrak pengangkutan itu.

Perkara 14

Penguatkuasaan Hak Pengirim Konsain dan Penerima Konsain

Pengirim konsain dan penerima konsain boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberikan kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, setiap satu atas nama sendiri, sama ada dia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau kepentingan orang lain, dengan syarat dia menjalankan segala kewajipan yang dikenakan oleh kontrak pengangkutan itu.

Perkara 15

Hubungan Pengirim Konsain dengan Penerima Konsain atau Hubungan Salingan dengan Pihak Ketiga

1. Perkara 12, 13 dan 14 tidak menyentuh sama ada hubungan pengirim konsain dengan penerima konsain antara satu sama lain atau hubungan salingan pihak ketiga yang mendapat hak mereka sama ada daripada pengirim konsain atau penerima konsain.
2. Peruntukan Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah melalui peruntukan nyata dalam surat angkutan udara atau resit kargo.

Rang Undang-Undang

Perkara 16

Formaliti Kastam, Polis atau Pihak Berkuasa Awara Lain

1. Pengirim konsain hendaklah memberikan apa-apa maklumat dan apa-apa dokumen sebagaimana yang perlu bagi memenuhi formaliti kastam, polis dan pihak berkuasa awam lain sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima konsain. Pengirim konsain adalah bertanggung kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh ketiadaan, ketidakcukupan atau ketidaksetaraan mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu adalah disebabkan oleh kesalahan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya.
2. Pengangkut tidak berkewajipan untuk menyiasat tentang ketepatan atau kecukupan maklumat atau dokumen itu.

BAB III

TANGGUNGAN PENGANGKUT DAN TAKAT PAMPASAN BAGI KEROSAKAN

Perkara 17

Kematian dan Kecederaan Penumpang — Kerosakan kepada Bagasi

1. Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati dalam hal kematian atau kecederaan anggota penumpang dengan syarat kemalangan yang menyebabkan kematian atau kecederaan itu hanya berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan rmana-mana kendalian bagi menaikkan atau menurunkan penumpang.
2. Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati dalam hal kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada, bagasi berdaftar dengan syarat kejadian yang menyebabkan kemusnahan, kehilangan atau kerosakan itu hanya berlaku dalam pesawat udara atau dalam tempoh bagasi berdaftar itu berada dalam jagaan pengangkut. Walau bagaimanapun, pengangkut itu tidaklah bertanggung jika dan setakat kerosakan yang timbul daripada kecacatan, kualiti atau sifat buruk bagasi yang wujud. Dalam hal bagasi tidak berdaftar, termasuklah barangan persendirian, pengangkut adalah bertanggung jika kerosakan itu adalah daripada kesilapannya atau kesilapan pekhidmatnya atau ejennya.
3. Jika pengangkut mengakui akan kehilangan bagasi berdaftar, atau jika bagasi berdaftar itu tidak sampai pada masa luputnya dua puluh satu hari selepas tarikh bagasi itu sepatutnya sampai, penumpang itu berhak untuk menguatkuasakan terhadap pengangkut haknya yang terhasil daripada kontrak pengangkutan.
4. Melainkan jika dinyatakan sebaliknya, dalam Konvenyen ini terma "bagasi" ertinya kedua-dua bagasi berdaftar dan bagasi tidak berdaftar.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 18

Kerosakan kepada Kargo

1. Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati akibat kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada kargo dengan syarat kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian hanya berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.
2. Walau bagaimanapun, pengangkut tidaklah bertanggung dan setakat dia membuktikan bahawa kemusnahan, kehilangan, atau kerosakan kepada kargo itu adalah disebabkan salah satu daripada yang berikut atau lebih:
 - (a) wujud kecacatan, kualiti atau sifat buruk kargo;
 - (b) kecacatan pembungkusan kargo itu yang dilakukan oleh seseorang selain pengangkut atau pekhidmatnya atau ejennya;
 - (c) suatu tindakan perang atau konflik bersenjata;
 - (d) suatu tindakan pihak berkuasa awam yang dijalankan berkenaan kemasukan, pengeluaran atau transit kargo.
3. Pengangkutan melalui udara mengikut pengertian perenggan 1 Perkara ini merangkumi tempoh semasa kargo itu berada dalam jagaan pengangkut.
4. Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, laut atau jalan air pedalaman yang dilakukan di luar lapangan terbang. Walau bagaimanapun, sekiranya pengangkutan itu dilakukan dalam menjalankan suatu kontrak bagi pengangkutan melalui udara, bagi maksud memuatkan, menyerahkan atau memindahkan, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, sebagai akibat suatu kejadian yang berlaku semasa pengangkutan melalui udara. Jika sesuatu pengangkut, tanpa kebenaran pengirim konsain, menggantikan pengangkutan dengan cara pengangkutan yang lain bagi keseluruhan atau sebahagian pengangkutan yang diniatkan oleh perjanjian antara pihak-pihak hendaklah pengangkutan melalui udara, pengangkutan oleh cara pengangkutan lain itu disifatkan sebagai berada dalam tempoh pengangkutan melalui udara.

Perkara 19

Kelewatan

Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan melalui udara bagi penumpang, bagasi atau kargo. Walau bagaimanapun, pengangkut hendaklah tidak bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan jika pengangkut membuktikan bahawa pengangkut dan pekhidmat dan ejen pengangkut mengambil kesemua langkah yang dikehendaki dengan semunasabahnya untuk mengelakkan kerosakan atau bahawa adalah mustahil bagi pengangkut atau pekhidmat atau ejen pengangkut untuk mengambil langkah itu.

Rang Undang-Undang

Perkara 20

Perlepasan

Jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangi kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan orang yang menuntut pampasan, atau orang yang daripadanya dia mendapat hak itu, pengangkut hendaklah dilepaskan sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya terhadap orang yang menuntut setakat kecuaiian atau perbuatan salah itu atau ketinggalan itu adalah disebabkan atau disumbangi oleh kerosakan itu. Apabila dengan alasan kematian atau kecederaan seseorang penumpang pampasan dituntut oleh orang lain selain penumpang, pengangkut hendaklah dilepaskan dengan serupa sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya setakat ia membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangi kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan penumpang. Perkara ini adalah terpakai bagi semua peruntukan tanggungan dalam Konvensyen ini, termasuklah perenggan 1 Perkara 21.

Perkara 21

Pampasan dalam Hal Kematian atau Kecederaan Penumpang

1. Bagi kerosakan yang timbul di bawah perenggan 1 Perkara 17 yang tidak melebihi 100,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang, pengangkut tidak boleh mengecualikan atau mengehadkan tanggungannya.
2. Pengangkut tidak bertanggung bagi kerosakan yang timbul di bawah perenggan 1 Perkara 17 setakat kerosakan itu melebihi 100,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang jika pengangkut membuktikan bahawa:
 - (a) kerosakan itu bukanlah disebabkan kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan pengangkut atau pekhidmatnya atau ejennya; atau
 - (b) kerosakan itu adalah semata-mata disebabkan oleh kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan sesuatu pihak ketiga.

Perkara 22

Had Tanggungan berhubung dengan Kelewatan, Bagasi dan Kargo

1. Dalam hal kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan sebagaimana yang ditetapkan dalam Perkara 19 dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap penumpang adalah terhad kepada 4,150 Hak Pengeluaran Khas.
2. Dalam pengangkutan bagasi, tanggungan pengangkut dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan adalah terhad kepada 1,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang kecuali penumpang itu telah membuat, pada masa bagasi berdaftar diserahkan kepada pengangkut itu, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah yang tidak

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

melebihi jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika ia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

3. Dalam pengangkutan kargo, tanggungan pengangkut dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan adalah terhad kepada jumlah 17 Hak Pengeluaran Khas per kilogram, melainkan jika pengirim konsain telah membuat, pada masa bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak melebihi jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika ia membuktikan bahawa jumlah itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar pengirim konsain itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

4. Dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada kargo, atau mana-mana objek yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira dalam menentukan amaun yang padanya tanggungan pengangkut terhad adalah hanya jumlah berat bungkusan itu atau bungkusan-bungkusan yang berkenaan itu. Walau bagaimanapun, apabila kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada kargo, atau sesuatu objek yang terkandung di dalamnya, menyentuh nilai bungkusan lain yang diliputi oleh surat angkutan udara yang sama atau resit yang sama, atau jika ia tidak dikeluarkan, oleh rekod yang sama yang dipelihara oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4, jumlah keseluruhan berat bungkusan atau bungkusan-bungkusan hendaklah juga diambil kira bagi menentukan had tanggungan itu.

5. Peruntukan yang di atas perenggan 1 dan 2 Perkara ini tidak terpakai jika ia telah membuktikan bahawa kerosakan akibat daripada suatu perbuatan atau ketinggalan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu atau dengan pengetahuan bahawa kemungkinan akan menyebabkan kerosakan; dengan syarat, dalam hal perbuatan atau peninggalan seseorang pekhidmat atau ejen, dibuktikan juga bahawa pekhidmat atau ejen itu sedang bertindak mengikut ruang lingkup pekerjaannya.

6. Had yang ditetapkan dalam Perkara 21 dan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, kesemua atau sebahagian daripada kos mahkamah atau daripada belanja guaman yang lain yang ditanggung oleh pihak yang menuntut, termasuk faedah. Peruntukan yang sebelumnya tidak terpakai jika amaun ganti rugi yang diawardkan, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja guaman yang lain, tidak melebihi jumlah yang ditawarkan secara bertulis oleh pengangkut kepada pihak yang menuntut dalam masa enam bulan dari tarikh peristiwa yang menyebabkan kerosakan, atau sebelum permulaan tindakan, jika permulaan tindakan itu terkemudian.

Rang Undang-Undang

Perkara 23

Penukaran Unit Mata Wang

1. Jumlah wang yang disebut berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas dalam Konvensyen ini hendaklah disifatkan sebagai merujuk kepada Hak Pengeluaran Khas sebagaimana yang ditakrifkan oleh Kumpulan Wang Antarabangsa. Penukaran jumlah wang itu ke dalam mata wang Negara hendaklah, dalam hal prosiding kehakiman, dibuat mengikut nilai mata wang itu berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas pada tarikh penghakiman dibuat. Nilai sesuatu mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Negara yang merupakan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira mengikut cara nilai yang dipakai oleh Kumpulan Wang Antarabangsa, berkuat kuasa pada tarikh penghakiman, bagi pengendalian dan urusannya. Nilai mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Negara yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira dengan cara yang ditentukan oleh Negara itu.
2. Walau bagaimanapun, Negara-negara yang bukan anggota Kumpulan Wang Antarabangsa dan yang undang-undangnya tidak membenarkan pemakaian peruntukan perenggan 1 Perkara ini boleh, pada masa ratifikasi atau kesertaan atau pada bila-bila masa selepas itu, mengisytiharkan bahawa had tanggungan pengangkut yang ditetapkan dalam Perkara 21 ditetapkan sebanyak 1,500,000 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang dalam prosiding kehakiman di wilayah mereka; 62,500 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang berkenaan perenggan 1 Perkara 22; 15,000 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang berkenaan perenggan 2 Perkara 22; dan 250 unit mata wang bagi tiap-tiap kilogram berkenaan perenggan 3 Perkara 22. Unit mata wang ini adalah sama dengan enam puluh lima setengah milligram emas daripada kehalusan millesimal sembilan ratus. Jumlah wang ini boleh ditukar ke dalam mata wang kebangsaan mengikut angka genap. Penukaran jumlah wang ini ke dalam mata wang kebangsaan hendaklah dibuat mengikut undang-undang Negara tersebut.
3. Pengiraan yang disebut dalam ayat terakhir perenggan 1 Perkara ini dan penukaran cara yang disebut dalam perenggan 2 Perkara ini hendaklah dibuat dengan cara supaya dapat menyatakan dalam mata wang negara Pihak Negara seboleh-bolehnya nilai sebenar yang sama bagi amaun dalam Perkara 21 dan 22 sebagaimana yang akan terhasil daripada pemakaian tiga ayat pertama perenggan 1 Perkara ini. Pihak Negara hendaklah menyampaikan kepada depositori cara pengiraan menurut perenggan 1 Perkara ini, atau keputusan penukaran dalam perenggan 2 Perkara ini mengikut mana-mana yang berkenaan, semasa mendepositkan sesuatu surat cara ratifikasi, penerimaan, kelulusan atau kesertaan kepada Konvensyen ini dan apabila terdapat perubahan dalam salah satu.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 24

Semakan Had

1. Tanpa menjejaskan peruntukan Perkara 25 Konvensyen ini dan tertakluk kepada perenggan 2 di bawah, had tanggungan yang ditetapkan dalam Perkara 21, 22 dan 23 hendaklah disemak oleh Depositori pada selang lima tahun, semakan yang pertama hendaklah diadakan pada akhir tahun kelima yang mengikuti tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini, atau jika Konvensyen tidak berkuat kuasa dalam masa lima tahun dari tarikh ia mula dibuka untuk ditandatangani, dalam masa tahun pertama ia mula berkuat kuasa, dengan merujuk kepada faktor inflasi yang selaras dengan kadar inflasi terkumpul semenjak semakan yang sebelumnya atau mula-mula sekali semenjak tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini. Ukuran kadar inflasi yang hendak digunakan dalam menentukan faktor inflasi adalah purata berwajaran bagi kadar kenaikan tahunan atau penurunan dalam Indeks Harga Pengguna bagi Negara yang mata wangnya merangkumi Hak Pengeluaran Khas yang disebut dalam perenggan 1 Perkara 23.

2. Jika semakan yang disebut dalam perenggan yang sebelumnya memutuskan bahawa faktor inflasi telah melebihi 10 peratus, Depositori hendaklah memberitahu Pihak Negara tentang semakan semula had tanggungannya. Apa-apa semakan semula itu hendaklah berkuat kuasa selepas enam bulan dari tarikh pemberitahuan kepada Pihak Negara. Jika dalam masa tiga bulan selepas pemberitahuan kepada Pihak Negara majoriti Pihak Negara mendaftarkan rasa tidak puas hati mereka, semakan itu tidak akan berkuat kuasa dan Depositori hendaklah merujuk perkara itu kepada sesuatu mesyuarat Pihak Negara. Depositori hendaklah dengan segera memaklumkan kepada semua Pihak Negara permulaan kuat kuasa apa-apa semakan.

3. Walau apa pun perenggan 1 Perkara ini, tatacara yang disebut dalam perenggan 2 Perkara ini hendaklah terpakai pada bila-bila masa dengan syarat satu pertiga daripada Pihak Negara telah menyatakan hasrat untuk menguatkuasakan semakan itu dan dengan syarat bahawa faktor inflasi yang disebut dalam perenggan 1 telah melebihi 30 peratus daripada semakan yang sebelumnya atau dari tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini jika tiada semakan semula dibuat sebelum ini. Semakan semula yang kemudiannya yang menggunakan tatacara yang diterangkan dalam perenggan 1 Perkara ini akan dibuat pada interval lima tahun bermula pada akhir tahun kelima mengikuti tarikh semakan semula di bawah perenggan yang ada.

Perkara 25

Ketetapan Had

Sesuatu pengangkut boleh menetapkan bahawa kontrak pengangkutan hendaklah tertakluk kepada had tanggungan yang lebih tinggi daripada yang diperuntukkan dalam Konvensyen ini atau kepada tiada had tanggungan langsung.

Rang Undang-Undang

Perkara 26

Ketidaksahan Peruntukan Kontrak

Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut daripada tanggungan atau untuk menetapkan had yang lebih rendah daripada apa yang dinyatakan oleh Konvensyen ini adalah batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak melibatkan pembatalan keseluruhan kontrak, yang masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 27

Kebebasan Berkontrak

Tiada apa-apa yang terkandung dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut daripada enggan untuk membuat apa-apa kontrak pengangkutan, daripada melepaskan apa-apa pembelaan yang ada di bawah Konvensyen, atau daripada menyediakan syarat-syarat yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 28

Bayaran Pendahuluan

Dalam hal kemalangan pesawat udara yang mengakibatkan kematian atau kecederaan penumpang, pengangkut hendaklah, jika dikehendaki oleh undang-undang negaranya, membuat bayaran pendahuluan tanpa lengah kepada seseorang orang sebenar atau orang-orang yang berhak untuk menuntut pampasan supaya dapat memenuhi keperluan ekonomi segera orang itu. Apa-apa bayaran pendahuluan itu hendaklah tidak dikira sebagai pengiktirafan tanggungan dan boleh ditolak daripada apa-apa amaun yang dibayar berikutnya sebagai ganti rugi oleh pengangkut.

Perkara 29

Asas Tuntutan

Dalam pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, sama ada di bawah Konvensyen ini atau mengikut kontrak atau dalam tort atau selainnya, hanya boleh dibawa tertakluk kepada syarat dan apa-apa had tanggungan sebagaimana yang dinyatakan dalam Konvensyen ini tanpa raenyentuh persoalan siapakah orang yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak masing-masing. Dalam mana-mana tindakan itu, ganti rugi punitif, ganti rugi teladan atau mana-mana ganti rugi yang bukan pampasan tidak boleh didapatkan balik.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 30

Pekhidmat, Ejen — Agregat Tuntutan

1. Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang pekhidmat atau ejen pengangkut akibat daripada kerosakan yang berkenaan dengan Konvensyen, pekhidmat atau ejen itu, jika mereka membuktikan bahawa mereka telah bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, berhak untuk menggunakan syarat dan had tanggungan yang pengangkut sendiri berhak untuk menggunakannya di bawah Konvensyen ini.
2. Agregat amaun yang boleh didapati daripada pengangkut, pekhidmatnya dan ejennya, dalam hal itu, tidak boleh melebihi had yang tersebut itu.
3. Kecuali berkenaan dengan pengangkutan kargo, peruntukan perenggan 1 dan 2 Perkara ini tidak terpakai jika telah dibuktikan bahawa kerosakan akibat daripada perbuatan atau peninggalan pekhidmat atau ejen dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu atau dengan pengetahuan kemungkinan akan mengakibatkan kerosakan.

Perkara 31

Notis Aduan Dalam Masa yang Tepat

1. Resit daripada orang yang berhak menerima penyerahan bagasi berdaftar atau kargo tanpa aduan adalah keterangan *prima facie* bahawa bagasi atau kargo itu telah diserahkan dalam keadaan baik dan mengikut dokumen pengangkutan atau dengan rekod yang dikekalkan oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 3 dan perenggan 2 Perkara 4.
2. Dalam hal kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan mestilah membuat aduan kepada pengangkut dengan serta merta selepas kerosakan itu diketahui, dan, selewat-lewatnya, dalam masa tujuh hari dari tarikh penerimaan dalam hal bagasi berdaftar dan empat belas hari dari tarikh penerimaan dalam hal kargo. Dalam hal kelewatan, aduan hendaklah dibuat selewat-lewatnya dalam masa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo diserahkan kepadanya.
3. Setiap aduan hendaklah dibuat secara bertulis dan diberikan atau dikirimkan dalam masa yang tersebut di atas.
4. Jika tiada aduan dibuat dalam masa yang tersebut di atas itu, tiada tindakan boleh diambil terhadap pengangkut, kecuali dalam hal fraud di pihaknya.

Perkara 32

Kematian Orang yang Bertanggungjawab

Dalam hal kematian orang yang bertanggungjawab, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibuat mengikut terma Konvensyen ini terhadap orang yang mewakili harta pusakanya di sisi undang-undang.

Rang Undang-Undang

Perkara 33

Bidang Kuasa

1. Sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak Negara, sama ada di hadapan mahkamah di mana pengangkut itu biasanya bermastautin atau di tempat perniagaan utamanya, atau di mana ia mempunyai tempat perniagaan yang melaluinya kontrak telah dibuat atau di hadapan mahkamah yang ada mempunyai bidang kuasa di tempat tujuan.

2. Berkenaan dengan kerosakan akibat kematian atau kecederaan penumpang, sesuatu tindakan boleh dibawa di hadapan salah satu mahkamah yang disebut dalam perenggan 1 Perkara ini, atau dalam wilayah Pihak Negara yang pada masa kemalangan itu berlaku penumpang mempunyai kediaman utama dan tetap dan kepadanya dan daripadanya pengangkut mengendalikan perkhidmatan bagi pengangkutan penumpang melalui udara, sama ada pesawat udaranya sendiri atau pesawat udara pengangkut lain menurut perjanjian komersial, dan yang dalamnya pengangkut menjalankan perniagaan mengangkut penumpang melalui udara dari premis yang dipajak atau, dimiliki pengangkut sendiri atau oleh pengangkut lain yang dengannya dia mempunyai perjanjian komersial.

3. Bagi maksud perenggan 2:
 - (a) "perjanjian komersial" ertinya sesuatu perjanjian, selain perjanjian agensi, yang dibuat antara pengangkut-pengangkut dan yang berhubungan dengan peruntukan perkhidmatan bersama bagi pengangkutan penumpang melalui udara;
 - (b) "kediaman utama dan tetap" ertinya satu kediaman tetap penumpang pada masa kemalangan. Kewarganegaraan penumpang tidak akan menjadi faktor penentu dalam hal ini.

4. Pertanyaan tentang tatacara hendaklah dikawal oleh undang-undang mahkamah yang menguasai kes.

Perkara 34

Timbang Tara

1. Tertakluk kepada peruntukan Perkara ini, pihak-pihak kepada kontrak pengangkutan bagi kargo boleh menetapkan bahawa mana-mana pertelingkahan yang berhubungan dengan tanggungan pengangkut di bawah Konvensyen ini hendaklah diselesaikan melalui timbang tara. Apa-apa perjanjian itu hendaklah secara bertulis.

2. Prosiding timbang tara hendaklah, atas pilihan orang yang menuntut, diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebut dalam Perkara 33.

3. Penimbang tara atau tribunal timbang tara hendaklah memakai peruntukan Konvensyen ini.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

4. Peruntukan perenggan 2 dan 3 Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai sebahagian daripada tiap-tiap fasal atau perjanjian timbang tara, dan mana-mana terma fasal atau perjanjian yang tidak selaras dengan perenggan-perenggan itu adalah batal dan tidak sah.

Perkara 35

Had Tindakan

1. Hak ke atas ganti rugi terhapus jika sesuatu tindakan tidak dibawa dalam tempoh dua tahun, dikira dari tarikh ketibaan di tempat tujuan, atau dari tarikh pesawat udara sepatutnya tiba, atau dari tarikh pengangkutan berhenti.
2. Cara bagi mengira tempoh itu hendaklah ditentukan oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 36

Pengangkutan Pengganti

1. Dalam hal pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti, dan berada dalam takrifan yang dinyatakan dalam perenggan 3 Perkara 1, setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini dan disifatkan sebagai satu daripada pihak-pihak kepada kontrak pengangkutan setakat kontrak itu memperkatakan tentang bahagian daripada pengangkutan yang dilakukan di bawah penyaliaannya.
2. Dalam hal pengangkutan jenis ini, penumpang atau mana-mana orang yang berhak ke atas pampasan berkenaan dengannya boleh mengambil tindakan hanya terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan semasa kemalangan atau kelewatan berlaku, kecuali jika, melalui perjanjian nyata, pengangkut pertama telah sanggup memikul tanggungan bagi keseluruhan perjalanan itu.
3. Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim konsainan mempunyai hak tindakan terhadap pengangkut pertama, dan penumpang atau penerima konsain yang berhak ke atas penyerahan mempunyai hak tindakan terhadap pengangkut terakhir, dan selanjutnya, setiapnya boleh mengambil tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan yang dalam masa itu kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan berlaku. Pengangkut-pengangkut ini adalah bersesama dan berasingan bertanggung kepada penumpang atau kepada pengirim konsain atau penerima konsain.

Perkara 37

Hak Tindakan Terhadap Pihak Ketiga

Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menyentuh persoalan sama ada seseorang yang bertanggung bagi kerosakan mengikut peruntukannya mempunyai hak tindakan terhadap mana-mana orang lain.

Rang Undang-Undang

BAB IV

PENGANGKUTAN BERCAMPUR-CAMPUR

Perkara 38 Pengangkutan

Bercampur-campur

1. Dalam hal pengangkutan bercampur-campur yang dilakukan sebahagiannya melalui udara dan sebahagiannya lagi oleh mana-mana cara pengangkutan lain, peruntukan Konvensyen ini hendaklah, tertakluk kepada perenggan 4 Perkara 18, terpakai hanya bagi pengangkutan melalui udara, dengan syarat pengangkutan melalui udara itu adalah mengikut terma Perkara 1.
2. Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pihak-pihak dalam hal pengangkutan bercampur-campur daripada memasukkan ke dalam dokumen pengangkutan udara syarat yang berhubungan dengan cara pengangkutan lain, dengan syarat peruntukan Konvensyen ini dipatuhi berkenaan dengan pengangkutan melalui udara.

BAB V

PENGANGKUTAN MELALUI UDARA YANG DILAKUKAN OLEH ORANG SELAIN PENGANGKUT BERJANJI

Perkara 39

Pengangkut Berjanji — Pengangkut Sebenat

Peruntukan Bab ini terpakai apabila seseorang (selepas ini disebut sebagai "pengangkut berjanji") sebagai prinsipal membuat suatu kontrak yang dikawal oleh Konvensyen ini dengan penumpang atau pengirim konsain atau dengan seseorang yang bertindak bagi pihak penumpang atau pengirim konsain, dengan orang lain (selepas ini disebut sebagai "pengangkut sebenar") melakukan, menurut kuasa pihak berkuasa daripada pengangkut berjanji, keseluruhan atau sebahagian daripada pengangkutan, tetapi bukan berkenaan sebahagian pengangkut pengganti mengikut pengertian Konvensyen ini. Kuasa itu hendaklah dianggap ada dalam ketiadaan bukti sebaliknya.

Perkara 40

Tanggungjawab Masing-Masing Pengangkut Berjanji dan Pengangkut Sebenar

Jika sesuatu pengangkut sebenar melakukan keseluruhan atau sebahagian pengangkutan yang, mengikut kontrak yang disebut dalam Perkara 39, dikawal oleh Konvensyen ini, kedua-dua pengangkut berjanji dan pengangkut sebenar hendaklah, melainkan jika diperuntukkan selainnya dalam Bab ini, adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini, pengangkut berjanji bagi keseluruhan pengangkutan yang terdapat dalam kontrak, pengangkut sebenar semata-mata bagi pengangkutan yang dilakukannya.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 41

Tanggungan Salingan

1. Perbuatan dan peninggalan pengangkut sebenar dan pekhidmatnya dan ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai dilakukan oleh pengangkut berjanji.

2. Perbuatan dan peninggalan pengangkut berjanji dan pekhidmatnya dan ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai dilakukan oleh pengangkut sebenar. Walau bagaimanapun, tiada perbuatan atau peninggalan itu membuatkan pengangkut sebenar tertakluk kepada tanggungan yang melebihi amaun yang disebut dalam Perkara 21, 22, 23 dan 24. Mana-mana perjanjian khas yang di bawahnya pengangkut berjanji mengambil obligasi yang tidak dikenakan oleh Konvensyen ini atau mana-mana pelepasan hak atau pembelaan yang diberikan oleh Konvensyen ini atau mana-mana perisytiharan khas kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan yang terdapat dalam Perkara 22 hendaklah tidak akan menjejaskan pengangkut sebenar melainkan dipersetujui olehnya.

Perkara 42

Penerima Aduan dan Arahan

Mana-mana aduan yang hendak dibuat atau arahan yang hendak diberikan di bawah Konvensyen ini kepada pengangkut hendaklah mempunyai kuat kuasa yang sama, sama ada ditujukan kepada pengangkut berjanji ataupun pengangkut sebenar. Walau bagaimanapun, arahan yang disebut dalam Perkara 12 hanya boleh berkuat kuasa jika ditujukan kepada pengangkut berjanji.

Perkara 43

Pekhidmat dan Ejen

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan boleh pengangkut sebenar, mana-mana pekhidmat atau ejen pengangkut itu atau pengangkut berjanji adalah, jika mereka membuktikan bahawa mereka telah bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, berhak untuk menggunakan bagi faedah mereka syarat dan had tanggungan yang terpakai di bawah Konvensyen ini kepada pengangkut yang pekhidmatnya atau ejennya, melainkan jika dibuktikan bahawa mereka telah bertindak dengan cara yang menghalang had tanggungan daripada digunakan mengikut Konvensyen ini.

Rang Undang-Undang

Perkara 44

Aggregat Ganti Rugi

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, agregat amaun yang boleh didapatkan daripada pengangkut itu dan pengangkut berjanji, dan daripada pekhidmatnya and ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, hendaklah tidak boleh melebihi amaun paling tinggi yang boleh diawardkan terhadap sama ada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar di bawah Konvensyen ini, tetapi tiada seorang pun yang disebut tadi bertanggung bagi juralah wang yang melebihi had yang terpakai bagi orang itu.

Perkara 45

Penerima Tuntutan

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, terhadap pengangkut itu atau pengangkut berjanji, atau terhadap kedua-dua itu bersama atau berasingan. Jika tindakan itu dibawa hanya terhadap salah satu daripada pengangkut-pengangkut itu, pengangkut itu mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut lain dibawa bersama ke dalam prosiding, tatacara dan kesannya yang dikawal oleh undang-undang mahkamah yang menguasai kes itu.

Perkara 46

Bidang Kuasa Tambahan

Apa-apa tindakan untuk mendapatkan ganti rugi yang terdapat dalam Perkara 45 mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak-pihak Negara, sama ada di hadapan suatu mahkamah yang dalamnya suatu tindakan boleh dibawa terhadap pengangkut berjanji, sebagaimana yang diperuntukkan dalam Perkara 33, atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut sebenar mempunyai domisilnya atau tempat perniagaan utamanya.

Perkara 47

Keiidaksahan Peruntukan Kontrak

Apa-apa peruntukan kontrak yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar daripada tanggungan di bawah Bab ini atau untuk menetapkan had yang lebih rendah daripada yang terpakai mengikut Bab ini adalah batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak melibatkan pembatalan keseluruhan kontrak, yang masih tertakluk kepada peruntukan Bab ini.

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

Perkara 48

Hubungan Salingan Antara Pengangkut Berjanji dengan Pengangkut Sebenar

Melainkan sebagaimana yang diperuntukan dalam Perkara 45, tiada apa-apa jua dalam Bab ini boleh menjejaskan hak dan tanggungjawab pengangkut antara mereka, termasuklah apa-apa hak untuk tindakan atau tanggung rugi.

BAB VI

PERUNTUKAN LAIN

Perkara 49

Pemakaian Mandatori

Mana-mana fasal yang terkandung dalam kontrak pengangkutan dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku yang dengannya pihak-pihak berupa melanggar kaedah-kaedah yang dinyatakan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak dipakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah mengenai bidang kuasa, hendaklah batal dan tidak sah.

Perkara 50

Insurans

Pihak Negara hendaklah menghendaki pengangkut-pengangkutnya menyenggarakan insurans yang mencukupi bagi melindungi tanggungan mereka di bawah Konvensyen ini. Sesuatu pengangkut boleh dikehendaki oleh Pihak Negara yang ke dalamnya ia mengendalikan untuk memberikan keterangan bahawa ia menyenggara insurans yang mencukupi untuk melindungi tanggungannya di bawah Konvensyen ini.

Perkara 51

Pengangkutan Yang Dilakukan Dalam Hal Keadaan Luar Biasa

Peruntukan Perkara 3 hingga 5, 7 dan 8 yang berhubungan dengan dokumentasi pengangkutan tidak terpakai dalam hal pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan luar biasa di luar ruang lingkup biasa perniagaan pengangkut.

Perkara 52

Takrif Hari

Ungkapan "hari" apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari kalendar, bukan hari bekerja.

Rang Undang-Undang

BAB VII

FASAL MUKTAMAD

Perkara 53 Tandatanganan, Ratifikasi dan Permulaan

Kuat Kuasa

Bagi maksud Konvensyen ini, suatu "Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau" ertinya mana-mana pertubuhan yang dibentuk oleh Negara berdaulat sesuatu rantau yang mempunyai kewibawaan berkenaan dengan perkara tertentu yang dikawal oleh Konvensyen ini dan telah diberi kuasa sewajarnya untuk menandatangani dan meratifikasikan, meluluskan atau menyertai Konvensyen ini. Sesuatu sebutan mengenai "Pihak Negara" atau "Pihak-pihak Negara" dalam Konvensyen ini, selain dalam perenggan 2 Perkara 1, perenggan (b) Perkara 3, perenggan (b) Perkara 5, Perkara 23, 33, 46 dan perenggan (b) Perkara 57, terpakai juga mengenai Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau. Bagi maksud Perkara 24, sebutan mengenai "majoriti Pihak Negara" dan "satu pertiga daripada Pihak Negara" tidak terpakai kepada Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau.

Perkara 55 Hubungan dengan Surat

Cara Konvensyen Warsaw yang lain

Konvensyen ini hendaklah mengatasi mana-mana undang-undang yang terpakai bagi pengangkutan antarabangsa melalui udara:

1. Antara Pihak Negara kepada Konvensyen ini menurut kuasa Negara-Negara yang biasanya merupakan Pihak kepada:

- (a) Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929 (selepas ini dipanggil Konvensyen Warsaw);
- (b) Protokol untuk Meminda Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929, Dibuat di The Hague pada 28 September 1955 (selepas ini dipanggil Protokol The Hague);
- (c) Konvensyen, Tambahan kepada Konvensyen Warsaw, bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Dilakukan oleh Orang Selain Pengangkut Berjanji, ditandatangani di Guadalajara pada 18 September 1961 (selepas ini dipanggil Konvensyen Guadalajara);
- (d) Protokol untuk Meminda Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929 sebagaimana yang dipinda oleh Protokol yang Dibuat di The Hague pada 28 September 1955 Yang Ditandatangani di Guatemala City pada 8 Mac 1971 (selepas ini dipanggil Protokol Guatemala City);

Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan)

(e) Protokol Tambahan No. 1 hingga 3 dan Protokol Montreal No. 4 untuk meminda Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda oleh Protocol The Hague atau Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda oleh kedua-dua Protokol The Hague dan Protokol Guatemala City Yang Ditandatangani di Montreal pada 25 September 1975 (selepas ini dipanggil Protokol-Protokol Montreal); atau

2. Dalam wilayah mana-mana satu Pihak Negara kepada Konvensyen ini menurut kuasa Negara itu merupakan Pihak kepada satu surat cara atau lebih yang disebut dalam subperenggan (a) hingga (e) di atas.

Perkara 57

Tiada reservasi boleh dibuat ke atas Konvensyen ini kecuali Pihak Negara boleh pada bila-bila masa mengisytiharkan melalui pemberitahuan yang ditujukan kepada Depositor! bahawa Konvensyen ini tidak terpakai bagi:

- (a) pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan dan dikendalikan oleh Pihak Negara bagi maksud bukan komersial berkenaan dengan fungsinya dan tanggungjawabnya sebagai Negara Berdaulat; dan/ atau
- (b) pengangkutan orang, kargo dan bagasi bagi pihak berkuasa ketenteraan pada pesawat udara yang berdaftar atau disewa oleh Pihak Negara itu, keupayaan keseluruhan yang telah dirizabkan itu atau bagi pihak-pihak berkuasa itu.

[Perenggan 53 (kecuali bahagian perenggan 2), 54 dan 56 dan ayat terakhir Konvensyen tidak diturunkan. Ayat itu berkaitan dengan tandatangan, ratifikasi, permulaan kuat kuasa, pembatalan dan takat kewilayahan jika Negara mempunyai lebih daripada satu sistem undang-undang]."

HURAIAN

Rang Undang-Undang ini bertujuan untuk meminda Akta Pengangkutan Melalui Udara 1974 ("Akta 148").

2. *Fasal 1* mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan permulaan kuat kuasa Akta yang dicadangkan.

3. *Fasal 2* bertujuan untuk meminda seksyen 1 Akta 148. Pindaan ini adalah untuk memberi kuasa kepada Yang di-Pertuan Agong bagi memperakui tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal.

4. *Fasal 3* bertujuan untuk memasukkan takrif bam bagi perkataan "Konvensyen Dipinda", "Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara", "Konvensyen Montreal", "Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975" dan "Pihak Negara". Ini adalah lanjutan daripada cadangan Kerajaan untuk menyertai Konvensyen Montreal 1999 dan Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975.

Rang Undang-Undang

5. *Fasal 4* bertujuan untuk meminda seksyen 4 dengan memasukkan subseksyen 1A untuk memberi kuasa kepada Yang di-Pertuan Agong bagi memperakui apa-apa semakan had tanggungan.
6. Pindaan kepada seksyen 5, 6, 7, 8 dan 9 sebagaimana yang dinyatakan dalam *fasal 5, 6, 7, 8 dan 9* masing-masing adalah berbangkit daripada pelaksanaan Konvensyen Montreal 1999 dan Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975.
7. *Fasal 10* bertujuan untuk meminda seksyen 10A 148 untuk memperuntukkan bagi pengemukaan kepada bidang kuasa mahkamah Malaysia mengikut Perkara 28 Konvensyen, Perkara 28 Konvensyen Dipinda atau Perkara 33 dan 46 Konvensyen Montreal.
8. *Fasal 11* bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 1 1A untuk memperuntukkan bagi Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal mempunyai kuat kuasa undang-undang di Malaysia, setakat yang Konvensyen itu berkait dengan hak dan tanggungan pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim konsain, penerima konsain dan orang lain, tanpa mengira kewarganegaraan pesawat udara yang melakukan pengangkutan itu.
9. Pindaan kepada seksyen 12 Akta 148 sebagaimana yang dinyatakan dalam *fasal 12* adalah berbangkit daripada pelaksanaan Konvensyen Montreal 1999 dan Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975.
10. *Fasal 14* bertujuan untuk memasukkan Jadual Kelima untuk memperuntukkan teks bagi Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975 ke dalam Akta 148.
11. *Fasal 15* bertujuan untuk memasukkan Jadual baru Keenam untuk memperuntukkan teks bagi Konvensyen Montreal 1999 ke dalam Akta 148.
12. Pindaan lain yang tidak diperkatakan secara khusus dalam Huraian ini merupakan pindaan kecil atau berbangkit.

IMPLIKASI KEWANGAN

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

[PN(U²)2499]