



# UNDANG-UNDANG MALAYSIA

---

CETAKAN SEMULA

---

**Akta 148**

## AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

*Mengandungi segala pindaan hingga 1 Januari 2006*

DITERBITKAN OLEH  
PESURUHJAYA PENYEMAK UNDANG-UNDANG, MALAYSIA  
DI BAWAH KUASA AKTA PENYEMAKAN UNDANG-UNDANG 1968  
SECARA USAHA SAMA DENGAN  
PERCETAKAN NASIONAL MALAYSIA BHD  
2006

**AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974**

Tarikh Perkenan Diraja ... .. 30 Julai 1974

Tarikh penyiaran dalam *Warta* ... .. 29 Ogos 1974

# UNDANG-UNDANG MALAYSIA

## Akta 148

### AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

---

#### SUSUNAN SEKSYEN

---

##### Seksyen

1. Tajuk ringkas, pemakaian dan permulaan kuat kuasa
2. Tafsiran
3. Konvensyen hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang
4. Menetapkan Pihak Berjanji Tertinggi
5. Kemalangan maut
6. Had tanggungan
7. Masa untuk membawa tindakan
8. Kecuaian yang disumbangi
9. Kuasa bagi mengecualikan pesawat udara yang digunakan bagi maksud tentera
10. Tindakan terhadap Pihak Berjanji Tertinggi
11. Konvensyen Tambahan hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang
12. Peruntukan bagi mengenakan Akta bagi pengangkutan yang bukan pengangkutan berkenaan dengan Konvensyen dan bagi menguatkuasakan pindaan Konvensyen
13. Kerajaan Persekutuan dan Negeri terikat kepada Akta
14. Pemansuhan

JADUAL PERTAMA

JADUAL KEDUA

JADUAL KETIGA

JADUAL KEEMPAT



## UNDANG-UNDANG MALAYSIA

### Akta 148

#### AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

Suatu Akta bagi menguatkuasakan Konvensyen tertentu berhubung dengan pengangkutan melalui udara dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara yang berkenaan dan bersampingan dengannya.

[19 Disember 1974, P.U. (A) 134/1975]

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

#### **Tajuk ringkas, pemakaian dan permulaan kuat kuasa**

1. (1) Akta ini bolehlah dinamakan Akta Pengangkutan Melalui Udara 1974 dan hendaklah dipakai di seluruh Malaysia.

(2) Kecuali sebagaimana diperuntukkan dalam subseksyen (3), Akta ini hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen itu mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia.

(3) Seksyen 11 hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen Tambahan mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia.

#### **Tafsiran**

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

“Konvensyen” ertinya Konvensyen bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu berhubung dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dikenali sebagai “Konvensyen Warsaw sebagaimana dipinda di The Hague 1955”, sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Pertama;

“Konvensyen Tambahan” ertinya Konvensyen, iaitu tambahan kepada Konvensyen Warsaw, yang ditandatangani di Guadalajara pada 18 September 1961, bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu berhubung dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan oleh seseorang yang lain daripada pengangkut berjanji, sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Kedua;

“mahkamah” termasuklah (dalam sesuatu timbang tara yang dibenarkan oleh Konvensyen) seseorang penimbang tara;

“Menteri” ertinya Menteri yang bertanggungjawab atas penerbangan awam.

### **Konvensyen hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang**

3. (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen itu setakat mana yang ia berkaitan dengan hak dan tanggungan bagi pengangkut, penjawat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim, penerima kiriman dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang dalam Malaysia berhubung dengan apa-apa jua pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen itu dipakai, tidak kira apa jua kebangsaan kapalterbang yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak boleh dipakai untuk menyentuh hak atau tanggungan yang terbit dari sesuatu kejadian yang berlaku sebelum mula berkuat kuasa seksyen ini.

### **Menetapkan Pihak Berjanji Tertinggi**

4. (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah dari semasa ke semasa memperakui siapakah Pihak Berjanji Tertinggi kepada Konvensyen itu, berkenaan dengan Wilayah manakah mereka itu masing-masing menjadi pihak dan setakat manakah mereka itu telah menggunakan peruntukan Protokol Tambahan yang terdapat di hujung Konvensyen itu sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Pertama, dan suatu perintah itu adalah keterangan muktamad mengenai perkara yang diperakui sedemikian kecuali setakat mana perintah itu telah digantikan dengan suatu perintah yang kemudian.

(2) Perenggan (2) dalam Perkara 40A dalam Konvensyen itu hendaklah jangan difahamkan sebagai meluaskan rujukan kepada Konvensyen itu ke wilayah sesuatu Pihak Berjanji Tertinggi (kecuali mana-mana rujukan kepada wilayah suatu Negara, sama ada suatu Pihak Berjanji Tertinggi atau tidak) hingga meliputi suatu wilayah yang mengenainya Pihak Berjanji Tertinggi itu bukan suatu pihak.

(3) Sesuatu perintah yang dibuat di bawah seksyen ini adalah keterangan muktamad mengenai perkara yang diakui sedemikian kecuali setakat mana perintah itu telah diganti dengan suatu perintah yang kemudian.

(4) Sesuatu perintah di bawah seksyen ini boleh mengandungi apa-apa peruntukan peralihan dan lain-lain peruntukan yang berbangkit sebagaimana yang didapati mustahak oleh Yang di-Pertuan Agong.

### **Kemalangan maut**

5. Apa-apa tanggungan yang dikenakan oleh Perkara 17 dalam Konvensyen ke atas sesuatu pengangkut mengenai kematian seseorang penumpang adalah sebagai ganti bagi apa-apa jua tanggungan pengangkut itu mengenai kematian penumpang itu sama ada di bawah mana-mana undang-undang bertulis atau mana-mana hukuman undang-undang yang berkuat kuasa di Malaysia berhubung dengan kemalangan maut disebabkan oleh sesuatu perbuatan salah, kecuaiian atau kemungkiran dan peruntukan sebagaimana dinyatakan dalam Jadual Ketiga hendaklah berkuat kuasa berkenaan dengan orang yang boleh menguatkuasakan tanggungan yang dikenakan sedemikian dan yang bagi faedahnya tanggungan yang dikenakan sedemikian boleh di kuatkuasakan dan berkenaan dengan cara bagaimana tanggungan itu boleh dikuatkuasakan.

### **Had tanggungan**

6. (1) Diisytiharkan bahawa had atas tanggungan dalam Perkara 22 dalam Konvensyen itu dipakai walau apa jua jenis pembicaraan yang boleh menguatkuasakan tanggungan itu, dan bahawa pada khususnya—

- (a) had itu dipakai jika pembicaraan dibawa oleh seseorang pelaku tort untuk mendapatkan sumbangan daripada seorang pelaku tort yang lain; dan
- (b) had bagi setiap penumpang dalam perenggan (1) Perkara 22 dalam Konvensyen itu dipakai bagi jumlah tanggungan pengangkut dalam segala pembicaraan yang mungkin dibawa terhadapnya di bawah undang-undang yang berkenaan yang berkuat kuasa dalam bahagian Malaysia yang berkaitan, bersama dengan apa-apa pembicaraan yang dibawa terhadapnya di luar Malaysia.

(2) Sesuatu mahkamah di mana pembicaraan dibawa untuk menguatkuasakan sesuatu tanggungan yang dihadkan oleh Perkara

22 Konvensyen itu boleh pada mana-mana peringkat pembicaraan itu membuat apa-apa perintah yang pada pendapat mahkamah itu adil dan saksama memandangkan peruntukan Perkara itu dan bagi apa-apa pembicaraan lain yang telah, atau mungkin, dimulakan di Malaysia atau di mana-mana negara lain untuk menguatkuasakan tanggungan itu pada sepenuhnya atau sebahagiannya.

(3) Tanpa menyentuh subseksyen (2), sesuatu mahkamah di mana pembicaraan dibawa untuk menguatkuasakan sesuatu tanggungan yang dihadkan oleh Perkara 22 Konvensyen itu jika tanggungan itu boleh atau mungkin boleh dikuatkuasakan sebahagiannya dalam lain-lain pembicaraan di Malaysia atau di mana-mana negara lain, mempunyai bidang kuasa untuk mengaward suatu amaun yang kurang daripada yang mungkin telah diaward oleh mahkamah itu jika had itu dipakai semata-mata bagi pembicaraan di mahkamah itu, atau untuk menjadikan sesuatu bahagian award itu tertakluk kepada keputusan mana-mana pembicaraan lain.

(4) Menteri boleh, dari semasa ke semasa, melalui perintah yang disiarkan dalam *Warta* menetapkan amaun yang masing-masing bagi maksud Perkara 22 dalam Konvensyen itu, dan khususnya bagi maksud perenggan (5) dalam Perkara itu, hendaklah di ambil kira sebagai senilai dengan jumlah wang yang dinyatakan dalam *francs* yang disebutkan dalam Perkara itu.

(5) Rujukan dalam seksyen ini kepada Perkara 22 Konvensyen itu termasuklah, tertakluk kepada apa-apa ubah suaian yang perlu, rujukan kepada Perkara itu sebagaimana dikenakan oleh Perkara 25A Konvensyen itu.

(6) Dalam perenggan (1)(a) dan dalam subseksyen (2) dan (3) rujukan kepada Perkara 22 Konvensyen itu hendaklah termasuk, tertakluk kepada apa-apa ubah suaian yang perlu, rujukan kepada Perkara VI Konvensyen Tambahan.

### **Masa untuk membawa tindakan**

7. (1) Tiada apa-apa jua tindakan terhadap seseorang perkhidmat atau ejen pengangkut, yang terbit dari kerosakan yang dimaksudkan oleh Konvensyen itu boleh, jika pekhidmat atau ejen pengangkut itu telah bertindak dalam bidang pekerjaannya, dibawa selepas lebih daripada dua tahun dikira dari tarikh tibanya di tempat tujuan atau dari tarikh kapalterbang itu patut telah tiba atau dari tarikh pengangkutan itu telah berhenti.



(2) Perkara 29 dalam Konvensyen hendaklah jangan difahamkan sebagai terpakai bagi apa-apa pembicaraan untuk mendapatkan sumbangan antara pelaku tort tetapi tiada apa-apa jua tindakan boleh dibawa oleh seseorang pelaku tort untuk mendapatkan sumbangan daripada seseorang pengangkut berkenaan dengan sesuatu tort yang baginya Perkara itu dipakai selepas tamat dua tahun dari masa hukuman telah di dapati terhadap orang yang hendak mendapatkan sumbangan itu.

(3) Subseksyen (1) dan (2) dan Perkara 29 Konvensyen itu hendaklah berkuat kuasa seolah-olah rujukan dalam peruntukan itu kepada sesuatu tindakan telah termasuk rujukan kepada timbang tara; dan peruntukan undang-undang yang berkenaan yang berkuat kuasa dalam bahagian Malaysia yang berkaitan yang menentukan masa bilakah sesuatu timbang tara disifatkan dimulakan hendaklah terpakai bagi maksud subseksyen ini.

(4) Dalam seksyen ini, rujukan kepada sesuatu pengangkut termasuklah rujukan kepada sesuatu pengangkut sebenar sebagaimana ditakrifkan dalam perenggan (c) Perkara I Konvensyen Tambahan dan juga kepada sesuatu pengangkut berjanji sebagaimana ditakrifkan dalam perenggan (b) Perkara itu.

### **Kecuaian yang disumbangi**

8. Dengan ini diisytiharkan bahawa bagi maksud Perkara 21 dalam Konvensyen itu, seksyen 12 dalam Akta Undang-Undang Sivil 1956 [*Akta 67*] adalah suatu peruntukan undang-undang Malaysia yang di bawahnya sesuatu mahkamah boleh membebaskan pengangkut sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

### **Kuasa bagi mengecualikan pesawat udara yang digunakan bagi maksud tentera**

9. (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dari semasa ke semasa dengan perintah mengarahkan supaya seksyen ini terpakai, atau terhenti terpakai bagi Malaysia atau mana-mana Negara lain, yang dinyatakan dalam perintah itu.

(2) Konvensyen itu tidak boleh dipakai bagi pengangkutan orang, kargo dan bagasi pihak berkuasa tentera sesuatu Negara yang baginya dipakai seksyen ini dalam pesawat udara yang didaftarkan dalam Negara itu jika semua daya muatan pesawat udara itu telah dirizabkan oleh atau bagi pihak berkuasa itu.

**Tindakan terhadap Pihak Berjanji Tertinggi**

**10.** (1) Tiap-tiap Pihak Berjanji Tertinggi kepada Konvensyen, yang tidak menggunakan bagi faedahnya peruntukan Protokol Tambahan yang terdapat di hujung Konvensyen itu hendaklah bagi maksud apa-apa tindakan yang dibawa dalam sesuatu mahkamah dalam Malaysia mengikut Perkara 28 Konvensyen itu untuk menguatkuasakan sesuatu tuntutan mengenai pengangkutan yang diselenggarakan olehnya, disifatkan telah patuh kepada bidang kuasa mahkamah itu, dan oleh yang demikian kaedah-kaedah mahkamah boleh memperuntukkan cara bagaimana sesuatu tindakan hendak dimula dan diteruskan; tetapi tiada apa-apa jua dalam seksyen ini boleh membenarkan perintah pelaksanaan dikeluarkan terhadap harta mana-mana Pihak Berjanji Tertinggi.

(2) Rujukan kepada Perkara 28 dalam Konvensyen itu dalam subseksyen (1) termasuklah rujukan kepada Perkara VIII dalam Konvensyen Tambahan.

**Konvensyen Tambahan hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang**

**11.** (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen Tambahan itu, setakat mana ianya berkaitan dengan hak dan tanggungan pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim, penerima kiriman dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang dalam Malaysia berhubung dengan apa-apa pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen Tambahan itu terpakai, tidak kira apa jua kebangsaan pesawat udara yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak boleh terpakai untuk menyentuh hak atau tanggungan yang terbit dari sesuatu kejadian yang berlaku sebelum mula berkuat kuasa seksyen ini.

**Peruntukan bagi mengenakan Akta bagi pengangkutan yang bukan pengangkutan berkenaan dengan Konvensyen dan bagi menguatkuasakan pindaan Konvensyen**

**12.** (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah mengenakan peruntukan Konvensyen atau Konvensyen Tambahan bersama dengan mana-mana peruntukan lain Akta ini, ke atas pengangkutan melalui udara, yang bukan pengangkutan melalui udara yang berkenaan dengan Konvensyen atau Konvensyen Tambahan atau kedua-duanya, mengikut mana-mana yang berkenaan, dari apa-apa jenis sebagaimana

yang dinyatakan dalam perintah itu, tertakluk kepada apa-apa kecualian, penyesuaian dan ubah suaian, jika ada, sebagaimana yang dinyatakan sedemikian.

(2) Apa-apa perintah yang dibuat di bawah seksyen ini boleh mengandungi apa-apa peruntukan peralihan dan lain-lain peruntukan yang berbangkit sebagaimana yang didapati mustahak oleh Yang di-Pertuan Agong.

(3) Sesuatu perintah yang dibuat di bawah subseksyen (1) atau (2) hendaklah dibentangkan dalam kedua-dua Majlis Parlimen dengan seberapa segera yang boleh selepas ia dibuat.

### **Kerajaan Persekutuan dan Negeri terikat kepada Akta**

**13.** Kerajaan Malaysia dan tiap-tiap Negerinya terikat kepada Akta ini.

### **Pemansuhan**

**14.** (1) Enakmen yang dinyatakan dalam Jadual Keempat dimansuhkan.

(2) Akta Pengangkutan Melalui Udara 1932 [22 & 23 *Geo. 5c. 36*], Akta Pengangkutan Melalui Udara 1961 [9 dan 10 *Eliz. 2c. 27*], Akta Pengangkutan Melalui Udara (Peruntukan Tambahan) 1962 [10 dan 11 *Eliz. 2c. 43*], kesemuanya bagi United Kingdom, dan segala perintah dan perundangan subsidiari lain yang dibuat di bawah Akta itu hendaklah terhenti berkuat kuasa di mana-mana bahagian Malaysia, dan pemberhentian kuat kuasa itu hendaklah disifatkan sebagai suatu pemansuhan bagi maksud Akta Tafsiran 1948 dan 1967 [*Akta 388*].

---

## JADUAL PERTAMA

[Seksyen 2]

KONVENSYEN WARSAW SEBAGAIMANA YANG DIPINDA  
DI THE HAGUE 1955

## KONVENSYEN

BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH TERTENTU YANG  
BERHUBUNG DENGAN PENGANGKUTAN ANTARABANGSA  
MELALUI UDARA

## BAB I

## BIDANG—TAKRIF

**Perkara 1**

(1) Konvensyen ini dipakai bagi semua pengangkutan antarabangsa mengenai orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapat ganjaran. Ia juga dipakai bagi pengangkutan percuma dengan pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.

(2) Bagi maksud Konvensyen ini, perbincangan pengangkutan antarabangsa ertinya apa-apa jua pengangkutan dalam mana, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan itu, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak ada berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan itu atau sesuatu pemindahan dari suatu pesawat udara ke suatu pesawat udara yang lain, adalah terletak sama ada dalam wilayah kedua-dua Pihak Berjanji Tertinggi itu atau dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi jika ada suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah suatu 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 suatu Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.

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

**Perkara 2**

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

(2) Konvensyen ini tidak boleh dipakai bagi pengangkutan mel dan bungkusan pos.

BAB II

DOKUMEN PENGANGKUTAN

*Seksyen 1—TIKET PENUMPANG*

**Perkara 3**

(1) Mengenai pengangkutan penumpang suatu tiket hendaklah diserahkan mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan 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 pemberitahu 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 menguasai dan dalam kebanyakan perkara menghadkan tanggungan pengangkut terhadap kematian atau bencana diri dan berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Tiket penumpang adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan dan syarat kontrak pengangkutan. Tidak adanya tiket penumpang, adanya sesuatu luar peraturan mengenai tiket penumpang atau hilangnya tiket penumpang tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang mana, walaupun demikian, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Tetapi, bagaimanapun, jika dengan persetujuan pengangkut, penumpang naik tanpa suatu tiket penumpang telah diserahkan, atau jika tiket itu tidak mengandungi pemberitahu yang dikehendaki oleh subperenggan (1)(c) Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan Perkara 22.

*Seksyen 2—KERACIS PENERIMAAN BAGASI*

**Perkara 4**

(1) Mengenai pengangkutan bagasi berdaftar, suatu keracis penerimaan bagasi hendaklah diserahkan, yang mana, 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 dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk tentang sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahu yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw boleh dipakai dan bahawa Konvensyen itu menguasai dan, dalam kebanyakan

perkara, menghadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Karcis penerimaan bagasi adalah keterangan *prima facie* mengenai pendaftaran bagasi dan mengenai syarat kontrak pengangkutan. Tidak adanya keracis penerimaan bagasi, adanya sesuatu luar peraturan mengenai keracis penerimaan bagasi atau hilangnya keracis penerimaan bagasi itu tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang mana, walaupun demikian, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvesyen ini. Bagaimanapun, jika pengangkut mengambil tugas menjaga bagasi itu tanpa suatu keracis penerimaan bagasi telah diserahkan atau jika keracis penerimaan bagasi itu (melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan dalam tiket penumpang yang mematuhi Perkara 3, subperenggan (1)(c) tidak termasuk pemberitahu yang dikehendaki oleh subperenggan (1)(c) dalam Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya dalam Perkara 22, perenggan (2).

*Seksyen 3—SURAT ANGKUTAN UDARA*

**Perkara 5**

(1) Tiap-tiap pengangkut kargo mempunyai hak bagi menghendaki pengirimnya membuat dan menyerahkan kepadanya suatu dokumen yang disebut “surat angkutan udara”; tiap-tiap pengirim mempunyai hak bagi menghendaki pengangkut menerima dokumen ini.

(2) Tidak adanya dokumen ini, atau adanya sesuatu luar peraturan mengenai dokumen ini atau hilangnya dokumen ini tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang mana, tertakluk kepada Perkara 9, hendaklah walaupun demikian dikuasai oleh kaedah-kaedah Konvesyen ini.

**Perkara 6**

(1) Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim dalam tiga bahagian asal dan hendaklah diserahkan bersama kargo.

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

(3) Penandatanganan hendaklah dibuat oleh pengangkut sebelum kargo dimuatkan ke dalam pesawat udara.

(4) Tandatangan pengangkut boleh dicap; tandatangan pengirim boleh dicetak atau dicap.

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

### Perkara 7

Pengangkut kargo mempunyai hak bagi menghendaki pengirim membuat surat angkutan udara berasingan apabila ada lebih daripada satu bungkusan.

### Perkara 8

Surat angkutan udara hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan 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 kepada pengirim yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara yang lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw boleh dipakai dan bahawa Konvensyen itu menguasai dan, dalam kebanyakan perkara, menghadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan kargo.

### Perkara 9

Jika, dengan persetujuan pengangkut, kargo dimuatkan ke dalam pesawat udara tanpa suatu surat angkutan udara telah dibuat, atau jika surat angkutan udara itu tidak mengandungi pemberitahu yang dikehendaki oleh Perkara 8, perenggan (c), pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya dalam Perkara 22, perenggan (2).

### Perkara 10

(1) Pengirim bertanggungjawab atas kebetulan butir-butir dan pernyataan berhubung dengan kargo yang dimasukkannya dalam surat angkutan udara itu.

(2) Pengirim hendaklah menanggung rugi pengangkut terhadap segala kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, oleh sebab adanya sesuatu luar peraturan mengenai butir-butir dan pernyataan yang diberi oleh pengirim, tidak betulnya atau tidakukupnya butir-butir dan pernyataan yang tersebut.

### Perkara 11

(1) Surat angkutan udara adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan.

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

**Perkara 12**

(1) Tertakluk kepada tanggungannya bagi menjalankan segala kewajipannya menurut kontrak pengangkutan, pengirim 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 itu diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang yang lain daripada penerima kiriman yang tersebut dalam surat angkutan udara, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang menandatangani mudarat kepada pengangkut atau kepada lain-lain pengirim dan ia mesti membayar balik apa-apa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak ini.

(2) Jika mustahil untuk dijalankan perintah pengirim, pengangkut mesti memberitahunya dengan segera.

(3) Jika pengangkut menurut perintah pengirim mengenai pelupusan kargo dengan tidak menghendaki dikemukakan bahagian surat angkutan udara yang telah diserahkan pemberi pengirim, pengangkut bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim, kerana apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada sesiapa jua yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara yang tersebut itu.

(4) Hak yang diberi kepada pengirim terhenti ketika hak penerima kiriman bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima kiriman enggan menerima surat angkutan udara atau kargo itu, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim berhak mendapat balik haknya bagi melupuskannya.

**Perkara 13**

(1) Kecuali dalam hal keadaan yang tersebut dalam Perkara di atas, penerima kiriman berhak, sebaik sahaja kargo tiba di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kepadanya surat angkutan udara dan menyerahkan kargo itu kepadanya, apabila dibayar bayaran yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan yang dinyatakan dalam surat angkutan udara itu.

(2) Melainkan jika selainnya dipersetujui, menjadi kewajipan pengangkut memberitahu kepada penerima kiriman sebaik sahaja kargo itu tiba.

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

**Perkara 14**

Pengirim dan penerima kiriman boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberi kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, setiap satu atas namanya sendiri, sama ada ia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau untuk kepentingan seseorang lain, dengan syarat bahawa dia menjalankan segala kewajipan yang ditanggungkan oleh kontrak itu.



**Perkara 15**

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

(2) Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah dengan peruntukan nyata dalam surat angkutan udara.

(3) Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengeluaran sesuatu surat angkutan udara boleh diniaga.

**Perkara 16**

(1) Pengirim mesti memberi apa-apa maklumat dan melampirkan pada surat angkutan udara apa-apa dokumen yang perlu untuk mematuhi formaliti kastam, *octroi* atau polis sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima kiriman. Pengirim bertanggung kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh tidak adanya atau tidak cukupnya mana-mana maklumat atau dokumen itu atau oleh adanya sesuatu luar peraturan mengenai mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu disebabkan oleh kesalahan pengangkut atau pekhidmat atau ejennya.

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

**BAB III**

**TANGGUNGAN PENGANGKUT**

**Perkara 17**

Pengangkut bertanggung terhadap apa-apa kerosakan yang didapati sekiranya mati atau luka seseorang penumpang atau terhadap apa-apa bencana tubuh yang didapati oleh seseorang penumpang, jika kemalangan yang menyebabkan kerosakan sedemikian telah berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan apa-apa kendalian bagi menaik atau menurunkan penumpang.

**Perkara 18**

(1) Pengangkut bertanggung terhadap kerosakan yang didapati sekiranya binasa atau hilang atau rosak mana-mana bagasi berdaftar atau mana-mana kargo, jika kejadian yang menyebabkan kerosakan yang didapati sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

(2) Pengangkutan melalui udara dalam erti perenggan yang di atas terdiri daripada tempoh yang bagasi atau kargo itu berada dalam jagaan pengangkut, sama ada di lapangan terbang atau dalam pesawat udara, atau berkenaan dengan pendaratan di luar lapangan terbang, berada di mana-mana tempat jua pun.

(3) Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, melalui laut atau melalui sungai yang dilakukan di luar lapangan terbang. Bagaimanapun, jika pengangkutan itu berlaku pada melaksanakan sesuatu kontrak untuk pengangkutan melalui udara, bagi maksud memuat, menyerahkan atau memindahkan bagasi atau kargo itu dari satu pesawat udara ke suatu pesawat udara lain, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya sebagai akibat suatu kejadian yang telah berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

#### **Perkara 19**

Pengangkut bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelambatan dalam pengangkutan melalui udara akan penumpang, bagasi atau kargo.

#### **Perkara 20**

Pengangkut tidak bertanggung jika ia membuktikan bahawa ia dan pekhidmat atau ejennya telah mengambil segala langkah yang perlu untuk mengelakkan kerosakan itu atau bahawa mustahil baginya atau bagi mereka mengambil langkah itu.

#### **Perkara 21**

Jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu disebabkan oleh atau disumbangi oleh kecuaiannya orang yang tercedera itu, mahkamah boleh, mengikut peruntukan undang-undangnya sendiri, membebaskan pengangkut itu sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

#### **Perkara 22**

(1) Dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap seorang penumpang terhad sebanyak dua ratus lima puluh ribu *francs*. Jika, mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu, ganti rugi boleh diaward dalam bentuk bayaran berkala nilai modal yang bersamaan bagi bayaran itu tidak boleh lebih daripada dua ratus lima puluh ribu *francs*. Bagaimanapun, dengan kontrak khas, pengangkut dan penumpang boleh bersetuju atas suatu had tanggungan yang lebih tinggi.

(2) (a) Dalam pengangkutan bagasi berdaftar dan kargo, tanggungan pengangkut terhad sebanyak dua ratus lima puluh *francs* bagi tiap-tiap kilogram, melainkan jika penumpang atau pengirim pada waktu bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut telah membuat suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal yang demikian pengangkut bertanggung untuk membayar sejumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah yang diisytiharkan itu, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang atau pengirim itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(b) Mengenai kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo, atau sesuatu benda yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira bagi menentukan amaun yang padanya tanggungan pengangkut itu terhad ialah hanya jumlah berat bungkusan yang berkenaan itu.

Bagaimanapun, apabila kehilangan, kerosakan atau kelambatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo atau sesuatu benda 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 itu hendaklah juga diambil kira menentukan had tanggungan itu.

(3) Berkenaan dengan benda yang dijaga sendiri oleh penumpang, tanggungan pengangkut terhad sebanyak lima ribu *francs* bagi seorang penumpang.

(4) Had yang ditetapkan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, kesemua atau sebahagian daripada kos mahkamah atau daripada lain-lain belanja guaman yang dilakukan oleh pihak menuntut. Peruntukan yang di atas tidak boleh dipakai jika amaun ganti rugi yang diaward, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja guaman lain tidak lebih daripada jumlah yang telah ditawarkan dengan bertulis oleh pengangkut kepada pihak menuntut dalam tempoh enam bulan dari tarikh berlakunya kejadian yang menyebabkan kerosakan itu, atau sebelum tindakan itu dimulakan, jika ianya dimulakan terkemudian.

(5) Wang yang disebut dalam *francs* dalam Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai sesuatu unit mata wang yang terdiri daripada enam puluh lima setengah miligram emas dari kehalusan millesimal sembilan ratus. Wang ini boleh ditukarkan kepada mata wang negara mengikut angka genap. Pertukaran wang itu kepada mata wang negara, lain emas hendaklah, mengenai perbicaraan kehakiman dibuat mengikut nilai emas mata wang itu pada tarikh hukuman itu dijatuhkan.

### **Perkara 23**

(1) Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut dari tanggungan atau untuk menetapkan sesuatu had yang lebih rendah daripada yang ditetapkan dalam Konvensyen ini batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak menjadikan batal kesemua kontrak itu, yang mana hendaklah masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

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

### **Perkara 24**

(1) Berkenaan dengan hal yang diliputi oleh Perkara 18 dan 19 apa-apa tindakan untuk ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, boleh hanya dibawa tertakluk kepada syarat dan had yang dinyatakan dalam Konvensyen ini.

(2) Berkenaan dengan hal yang diliputi oleh Perkara 17, peruntukan perenggan di atas hendaklah juga dipakai, tanpa menyentuh soal tentang siapakah orang yang berhak membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing.

### **Perkara 25**

Had tanggungan yang dinyatakan dalam Perkara 22 tidak boleh dipakai, jika dibuktikan bahawa kerosakan itu akibat dari sesuatu perbuatan atau ketinggalan

di pihak pengangkut, penjawat atau ejennya, yang dilakukan dengan niat hendak menyebabkan kerosakan atau dengan tidak mengira akan akibatnya dan dengan mengetahui bahawa ia barangkali akan mengakibatkan kerosakan; dengan syarat bahawa, berkenaan dengan perbuatan atau ketinggalan itu di pihak seseorang pekhidmat atau ejen, juga dibuktikan bahawa ianya telah bertindak dalam bidang pekerjaannya.

### **Perkara 25A**

(1) Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang penjawat atau ejen pengangkut terbit dari kerosakan yang berkenaan dengan Konvensyen ini, pekhidmat atau ejen itu, jika ia membuktikan bahawa ia telah bertindak dalam bidang pekerjaannya, berhak menggunakan bagi faedahnya had tanggungan yang pengangkut itu sendiri berhak menggunakannya di bawah Perkara 22.

(2) Jumlah amaun yang boleh dituntut daripada pengangkut, pekhidmat dan ejennya, dalam hal yang demikian itu, tidak boleh lebih daripada had yang tersebut itu.

(3) Peruntukan perenggan (1) dan (2) dalam Perkara ini tidak boleh dipakai jika dibuktikan bahawa kerosakan itu akibat dari sesuatu perbuatan atau ketinggalan di pihak penjawat atau ejen, yang dilakukan dengan niat hendak menyebabkan kerosakan atau dengan tidak mengira akan akibatnya dan dengan mengetahui bahawa ia barangkali akan mengakibatkan kerosakan.

### **Perkara 26**

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

(2) Mengenai kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan itu mestilah mengadu kepada pengangkut dengan segera selepas kerosakan itu diketahui, dan selewat-lewatnya dalam tempoh tujuh hari dari tarikh penerimaan jika kerosakan itu mengenai bagasi dan empat belas hari dari tarikh penerimaan jika kerosakan itu mengenai kargo. Mengenai kelambatan, aduan mestilah dibuat selewat-lewatnya dalam masa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo itu telah diserahkan kepadanya.

(3) Tiap-tiap aduan mestilah dibuat secara bertulis dalam dokumen pengangkutan atau melalui pemberitahu yang berasingan dengan bertulis dan dikirimkan dalam tempoh yang tersebut di atas.

(4) Jika tiada apa-apa aduan dibuat dalam tempoh yang tersebut di atas, tidak boleh diambil apa-apa tindakan terhadap pengangkut, kecuali mengenai di pihaknya.

### **Perkara 27**

Jika sekiranya mati orang yang bertanggung membayar ganti rugi, tindakan untuk ganti rugi boleh dibawa mengikut peruntukan Konvensyen ini terhadap mereka yang di sisi undang-undang mewakili harta pusakanya.

**Perkara 28**

(1) Sesuatu tindakan untuk ganti rugi mesti dibawa, menurut ganti rugi pihak menurut, dalam wilayah satu daripada Pihak Berjanji Tertinggi, sama di hadapan mahkamah yang ada mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut itu biasanya bermastautin, atau ada mempunyai tempat urusan utamanya, atau ada mempunyai suatu pertubuhan yang telah membuat kontrak itu atau di hadapan mahkamah yang ada mempunyai bidang kuasa di tempat tujuan.

(2) Soal mengenai acara hendaklah tertakluk oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

**Perkara 29**

(1) Hak ke atas ganti rugi terhapus jika suatu tindakan tidak dibawa dalam tempoh dua tahun, dikira dari tarikh tibanya 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.

**Perkara 30**

(1) Mengenai pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti dan yang termasuk dalam takrif yang dinyatakan dalam perenggan ketiga Perkara 1, setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, dan disifatkan sebagai salah satu daripada pihak berjanji kepada kontrak pengangkutan itu setakat mana kontrak itu kena mengena dengan bahagian pengangkutan yang dilakukan di bawah penyaliaannya.

(2) Mengenai pengangkutan jenis ini, penumpang atau wakilnya boleh mengambil tindakan hanya terhadap pengangkut yang telah melakukan pengangkutan yang dalam masa mana kemalangan atau kelambatan itu telah berlaku, kecuali jika, dengan perjanjian nyata, pengangkut yang pertama itu telah sanggup memikul tanggungan bagi seluruh perjalanan itu.

(3) Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim berhak mengambil tindakan terhadap pengangkut yang pertama itu, dan penumpang atau penerima kiriman yang berhak menerima penyerahan berhak mengambil tindakan terhadap pengangkut yang akhir itu, dan selanjutnya, setiap seorang boleh mengambil tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan yang dalam masa mana kebinasaan, kehilangan, kerosakan atau kelambatan itu telah berlaku. Pengangkut ini bersesama dan masing-masing bertanggungjawab kepada penumpang atau kepada pengirim atau penerima kiriman.

**BAB IV**

**PERUNTUKAN YANG BERHUBUNG DENGAN PENGANGKUTAN BERCAMPUR-CAMPUR**

**Perkara 31**

(1) Mengenai pengangkutan bercampur-campur yang dilakukannya sebahagiannya melalui udara dan sebahagiannya melalui apa-apa cara pengangkutan lain,

peruntukan Konvensyen ini dipakai bagi pengangkutan melalui udara, dengan syarat bahawa pengangkutan melalui udara itu termasuk dalam peruntukan Perkara 1.

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

#### BAB V

#### PERUNTUKAN AM DAN MUKTAMAD

#### Perkara 32

Apa-apa fasal yang terkandung dalam kontrak dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku, yang menurutnya pihak yang berkenaan berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang ditetapkan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang bidang kuasa, adalah batal dan tidak sah. Bagaimanapun, bagi pengangkutan kargo fasal timbang tara dibenarkan, tertakluk kepada Konvensyen ini, jika timbang tara hendak diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebutkan dalam perenggan pertama Perkara 28.

#### Perkara 33

Tiada apa-apa jua yang terkandung dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut sama ada daripada enggan membuat apa-apa kontrak pengangkutan, atau daripada membuat peraturan-peraturan yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

#### Perkara 34

Perkara 3 hingga 9, termasuk kedua-dua, berhubung dengan dokumen pengangkutan tidak boleh terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan yang luar biasa di luar biasa sesuatu urusan pengangkutan udara.

#### Perkara 35

Perbahaasan “hari” apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari semasa bukan hari kerja.

#### Perkara 40A

(1) *(Perenggan ini tidak diturunkan. Ia mentakrifkan “Pihak Berjanji Tertinggi”.)*

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

*(Perkara 36, 37, 38, 39, 40 dan 41 dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu berkenaan dengan mula berkuat kuasanya Konvensyen dan berkenaan dengan bahasa teksnya).*

PROTOKOL TAMBAHAN

*(Berkenaan dengan Perkara 2)*

Pihak Berjanji Tertinggi berhak mengisytiharkan pada masa mengesahkan atau menjadi pihak kepada Konvensyen ini 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 KEDUA

[Seksyen 2]

KONVENSYEN TAMBAHAN KEPADA KONVENSYEN  
WARSAW BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH  
TERTENTU BERHUBUNG DENGAN  
PENGANGKUTAN ANTARABANGSA MELALUI UDARA  
YANG DILAKUKAN OLEH SESEORANG LAIN  
DARIPADA PENGANGKUT BERJANJI

**Perkara 1**

Dalam Konvensyen ini:

- (a) “Konvensyen Warsaw” ertinya Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Berhubung dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara yang ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929, atau Konvensyen Warsaw sebagaimana dipinda di The Hague, 1955, mengikut sama ada pengangkutan di bawah perjanjian yang disebut dalam perenggan (b) dikuasai oleh yang satu itu atau oleh yang satu lagi itu;
- (b) “pengangkut berjanji” ertinya seseorang yang sebagai seorang prinsipal membuat suatu perjanjian bagi pengangkutan yang dikuasai oleh Konvensyen Warsaw dengan seseorang penumpang atau pengirim atau dengan seseorang yang bertindak bagi pihak penumpang atau pengirim itu;
- (c) “pengangkut sebenar” ertinya seseorang, lain daripada pengangkut berjanji, yang, oleh sebab daripada pengangkut berjanji, melakukan kesemua atau sebahagian daripada pengangkutan yang dimaksudkan dalam perenggan (b) tetapi yang bukan, berkenaan dengan sebahagian daripada pengangkutan itu, seorang pengangkut pengganti dalam erti Konvensyen Warsaw. Kuasa itu dianggap sebagai ada jika sekiranya tiada bukti sebaliknya.

## Perkara II

Jika seseorang pengangkut sebenar melakukan kesemua atau sebahagian daripada pengangkutan yang, mengikut perjanjian yang disebutkan dalam Perkara I, perenggan (b), dikuasai oleh Konvensyen Warsaw, kedua-dua pengangkut berjanji dan pengangkut sebenar itu hendaklah, kecuali sebagaimana diperuntukkan selainnya dalam Konvensyen ini, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen Warsaw, pengangkut berjanji bagi kesemua pengangkutan yang dimaksudkan dalam perjanjian itu, dan pengangkut sebenar semata-mata bagi pengangkutan yang dilakukan olehnya.

## Perkara III

1. Perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut sebenar dan di pihak pekhidmat dan ejennya yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai perbuatan dan ketinggalan dipihak pengangkut pejanji.
2. Perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut berjanji dan di pihak pekhidmat dan ejennya yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut sebenar. Bagaimanapun, tiada sesuatu perbuatan atau ketinggalan itu boleh mengenakan tanggungan ke atas pengangkut sebenar lebih daripada had yang dinyatakan dalam Perkara 22 dalam Konvensyen Warsaw. Apa-apa perjanjian khas yang di bawahnya pengangkut berjanji memikul tanggungan yang tidak dikenakan oleh Konvensyen Warsaw atau apa-apa pengenehan akan hak yang diberi oleh Konvensyen itu atau apa-apa perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan yang dimaksudkan dalam Perkara 22 Konvensyen tersebut, tidak boleh menyentuh pengangkut sebenar melainkan jika dipersetujui olehnya.

## Perkara IV

Apa-apa aduan yang hendak dibuat atau apa-apa perintah yang hendak diberi di bawah Konvensyen Warsaw kepada pengangkut hendaklah mempunyai kuat kuasa yang sama sama ada dialamatkan kepada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar. Bagaimanapun, perintah yang disebut dalam Perkara 12 Konvensyen Warsaw hendaklah berkuat kuasa hanya jika alamat kepada pengangkut berjanji.

## Perkara V

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, mana-mana pekhidmat atau ejen bagi pengangkut itu atau bagi pengangkut berjanji berhak, jika dia membuktikan bahawa dia telah bertindak dalam bidang pekerjaannya, mendapat bagi faedahnya had tanggungan yang kena dipakai di bawah Konvensyen ini bagi pengangkut yang ia adalah pekhidmat atau ejen baginya melainkan jika dibuktikan bahawa ia telah bertindak dengan suatu cara yang, menurut Konvensyen Warsaw, menghalang had tanggungan itu daripada digunakan.



### **Perkara VI**

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, jumlah amaun yang boleh diuntut daripada pengangkut itu dan pengangkut berjanji daripada pekhidmat dan ejen mereka yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka, tidak boleh lebih daripada amaun yang tertinggi sekali yang boleh diaward terhadap sama ada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar di bawah Konvensyen ini, tetapi tiada sesiapa daripada orang yang tersebut itu bertanggung membayar lebih daripada had yang kena dipakai baginya.

### **Perkara VII**

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, sesuatu tindakan bagi ganti rugi boleh dibawa, atas opsyen pihak menuntut, terhadap pengangkut itu atau terhadap pengangkut berjanji itu atau terhadap kedua-duanya bersesama atau berasingan. Jika tindakan itu dibawa terhadap hanya satu daripada pengangkut itu, pengangkut itu berhak untuk menghendaki pengangkut yang satu lagi itu supaya dicantumkan dalam pembicaraan itu, tata cara dan kesannya dikuasai oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

### **Perkara VIII**

Sesuatu tindakan untuk ganti rugi yang dimaksudkan dalam Perkara VII dalam Konvensyen ini mestilah dibawa, atas opsyen pihak menuntut, sama ada di hadapan suatu mahkamah di mana sesuatu tindakan boleh dibawa terhadap pengangkut berjanji itu, sebagaimana yang diperuntukkan dalam Perkara 28 dalam Konvensyen Warsaw, atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di tempat pengangkut sebenar itu biasanya bermastautin atau ada mempunyai tempat urusan utamanya.

### **Perkara IX**

1. Apa-apa peruntukan kontrak yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar daripada tanggungan di bawah Konvensyen ini atau untuk menetapkan suatu had yang lebih rendah daripada yang kena terpakai mengikut Konvensyen ini hendaklah terbatal dan tidak sah, tetapi terbatalnya mana-mana peruntukan itu tidak menjadikan terbatal kesemua perjanjian itu, yang mana masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.
2. Berkenaan dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, perenggan di atas tidak boleh terpakai bagi peruntukan kontrak yang menguasai kehilangan atau kerosakan akibat daripada kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo yang dibawa itu.
3. Apa-apa fasal yang terkandung dalam sesuatu perjanjian untuk pengangkutan dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan itu berlaku, yang di bawahnya pihak yang berkenaan itu berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang ditetapkan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang

bidang kuasa, adalah batal dan tidak sah. Bagaimanapun, bagi pengangkutan kargo, fasal timbang tara dibenarkan, tertakluk kepada Konvensyen ini, jika timbang tara itu hendak diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebutkan dalam Perkara VII.

### Perkara X

Kecuali sebagaimana diperuntukkan dalam Perkara VII, tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menyentuh hak dan kewajipan kedua-dua pengangkut itu antara mereka sendiri.

*(Perkara XI hingga XVIII dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu berkenaan dengan mula berkuat kuasanya Konvensyen dan berkenaan dengan bahasa teksnya.)*

---

#### JADUAL KETIGA

[Seksyen 5]

#### PERUNTUKAN TANGGUNGAN PENGANGKUT SEKIRANYA MENGENAI SESEORANG PENUMPANG

1. Tanggungan boleh dikuatkuasakan bagi faedah mana-mana daripada ahli keluarga penumpang yang kerosakan oleh sebab kematian penumpang itu.

Dalam perenggan ini perbahasan “ahli keluarga” ertinya isteri atau suami, ibu atau bapa, ibu tiri atau bapa tiri, nenek, abang atau adik lelaki, kakak atau adik perempuan, saudara tiri, anak, anak tiri, cucu:

Dengan syarat bahawa pada menentukan tali persaudaraan sebagaimana tersebut di atas, seseorang yang tidak sah taraf dan seorang anak angkat hendaklah dikira sebagai, atau telah menjadi sebagai, anak yang sah taraf dari ibu dan bapanya yang diketahui, atau mengikut mana yang berkenaan, dari orang yang mengambil ia sebagai anak angkat.

2. Sesuatu tindakan untuk menguatkuasakan tanggungan boleh dibawa oleh wakil diri penumpang itu atau oleh mana-mana orang yang bagi faedahnya tanggungan di bawah perenggan di atas boleh dikuatkuasakan, tetapi hanya satu tindakan boleh dibawa dalam Malaysia berkenaan dengan kematian mana-mana seorang penumpang, dan tiap-tiap tindakan itu, tidak kira oleh siapa jua ia dibawa, adalah untuk faedah semua orang yang berhak seperti tersebut di atas, sama ada sebagai yang berdomisil di Malaysia atau, sebagai yang tidak berdomisil di Malaysia, yang menyatakan hasratnya untuk mendapat faedah dari tindakan itu.

3. Tertakluk kepada subseksyen 6(2) dan (3), amaun yang didapati dalam mana-mana tindakan itu, selepas dipotong apa-apa kos yang tidak didapati daripada pihak kena tuntutan, hendaklah dibahagi antara orang yang berhak mengikut apa-apa kadar sebagaimana yang diarahkan oleh mahkamah (atau, jika tindakan itu dibicarakan dengan juri, mengikut apa-apa kadar sebagaimana diarahkan oleh juri).

---

JADUAL KEEMPAT

[Subseksyen 14(1)]

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 N.M.B. Enakmen No. 6 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 Johor Enakmen No. 3 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 Kelantan Enakmen No. 5 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1354 Kedah Enakmen No. 6 tahun 1354.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1353 Perlis Enakmen No. 7 tahun 1353.

---

**UNDANG-UNDANG MALAYSIA**

**Akta 148**

**AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974**

SENARAI PINDAAN

Undang-undang yang  
meminda

Tajuk ringkas

Berkuat kuasa  
dari

—TIADA—

---

**UNDANG-UNDANG MALAYSIA****Akta 148****AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974****SENARAI SEKSYEN YANG DIPINDA**

Seksyen	Kuasa meminda	Berkuat kuasa dari
	—TIADA—	

---