

NASKAH TERJEMAHAN KONVENSI UNTUK UNIFIKASI ATURAN-ATURAN TERTENTU TENTANG PENGANGKUTAN INTERNASIONAL MELALUI UDARA

NEGARA-NEGARA PIHAK PADA KONVENSI INI

MENGAKUI peran penting dari Konvensi Unifikasi Aturan-aturan Tertentu tentang Pengangkutan Internasional Melalui Udara (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*) yang ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929, yang selanjutnya disebut “Konvensi Warsawa” dan instrumen terkait lainnya terhadap harmonisasi hukum udara perdata internasional;

MENGAKUI perlunya modernisasi dan konsolidasi Konvensi Warsawa dan instrumen-instrumen terkait;

MENGAKUI pentingnya menjamin perlindungan atas kepentingan-kepentingan konsumen dalam pengangkutan udara internasional dan kebutuhan akan kompensasi yang layak berdasarkan prinsip restitusi;

MENEGASKAN KEMBALI keinginan akan perkembangan kegiatan angkutan udara internasional yang tertib dan pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo yang lancar sesuai dengan prinsip-prinsip dan tujuan-tujuan dari Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional, dibuat di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944;

MEYAKINI bahwa tindakan bersama negara-negara untuk lebih lanjut mengharmonisasi dan mengodifikasi aturan-aturan tertentu yang mengatur pengangkutan udara internasional dengan suatu Konvensi baru adalah cara yang paling memadai untuk mencapai kepentingan yang berimbang;

TELAH MENYETUJUI SEBAGAI BERIKUT:

Bab I

Ketentuan-ketentuan Umum

Pasal 1 – Ruang Lingkup Pemberlakuan

1. Konvensi ini berlaku terhadap seluruh pengangkutan internasional penumpang, bagasi, atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara niaga. Konvensi juga berlaku terhadap pesawat udara yang melakukan kegiatan transportasi udara bukan niaga.
2. Dalam Konvensi ini, istilah pengangkutan internasional adalah setiap pengangkutan yang dilaksanakan berdasarkan kesepakatan antarpihak yang mana tempat keberangkatan dan tempat tujuan, dengan ada atau tidaknya pemberhentian sementara selama pengangkutan atau pemindahan muatan, yang terletak di dalam wilayah 2 (dua) Negara Pihak, atau di dalam wilayah salah satu Negara Pihak, apabila tempat pemberhentian yang disepakati terdapat di dalam wilayah Negara lain, meskipun negara tersebut bukanlah Negara Pihak dalam Konvensi ini. Pengangkutan yang dilaksanakan antara 2 (dua) tempat yang terdapat di dalam wilayah Negara lain, bukan merupakan pengangkutan internasional berdasarkan Konvensi ini.
3. Dalam Konvensi ini, pengangkutan yang dilakukan oleh beberapa pengangkut secara berturut-turut dianggap sebagai satu pengangkutan yang utuh apabila dianggap sebagai suatu kegiatan tunggal oleh para pihak, baik yang telah disepakati dalam suatu perjanjian tunggal atau beberapa perjanjian, dan tidak menghilangkan karakteristik internasionalnya hanya karena suatu perjanjian tunggal atau beberapa perjanjian yang dilaksanakan secara keseluruhan di dalam wilayah Negara yang sama.
4. Konvensi ini berlaku juga terhadap pengangkutan sebagaimana diatur dalam BAB V, sesuai dengan syarat-syarat yang termuat di dalamnya.

Pasal 2 – Pengangkutan yang diselenggarakan oleh Negara dan Pengangkutan Barang-Barang Pos

1. Konvensi ini berlaku terhadap pengangkutan yang diselenggarakan oleh Negara atau oleh badan hukum dengan syarat bahwa pengangkutan yang diselenggarakan termasuk dalam ketentuan pada Pasal 1.
2. Dalam pengangkutan barang-barang pos, pengangkut hanya dapat dikenakan pertanggungjawaban kepada badan penyelenggara pos, sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku dalam hubungan antara pengangkut dengan badan-badan penyelenggara pos.
3. Kecuali telah diatur dalam ayat 2 pasal ini, ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini tidak berlaku terhadap pengangkutan barang-barang pos.

BAB II

Dokumentasi dan Kewajiban-Kewajiban para Pihak terkait dengan Pengangkutan Penumpang, Bagasi, dan Kargo

Pasal 3 – Penumpang dan Bagasi

1. Dalam hal pengangkutan penumpang, dokumen pengangkutan tunggal atau kolektif harus diserahkan, dengan mencantumkan:
 - (a) Indikasi tempat keberangkatan dan tempat tujuan;
 - (b) Indikasi salah satu tempat pemberhentian sementara, apabila tempat keberangkatan dan tempat tujuan berada di dalam wilayah 1 (satu) Negara Pihak, dan terdapat satu atau lebih tempat pemberhentian sementara yang disepakati, di dalam wilayah Negara lain.
2. Cara-cara lain untuk menyimpan informasi sebagaimana disebutkan di Ayat 1 dapat menggantikan dokumen pengangkutan guna penyerahan dokumen yang disebutkan di Ayat 1. Jika cara-cara lain tersebut digunakan, pengangkut harus menawarkan untuk menyampaikan kepada penumpang pernyataan tertulis mengenai informasi yang disimpan.
3. Pengangkut harus menyerahkan tanda pengenalan bagasi untuk setiap bagasi yang telah diperiksa kepada penumpang .
4. Penumpang harus diberikan pemberitahuan secara tertulis, terhadap akibat pemberlakuan Konvensi, yang mengatur dan dapat membatasi pertanggungjawaban pengangkut dalam hal terjadi kematian atau cedera dan dalam hal terjadi kehancuran, kehilangan, atau kerusakan bagasi, dan untuk penundaan penerbangan.
5. Tidak dipenuhinya ketentuan-ketentuan pada ayat-ayat terdahulu tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan suatu perjanjian pengangkutan, yang bagaimana pun juga, tunduk pada ketentuan-ketentuan Konvensi ini termasuk pada ketentuan yang terkait dengan pembatasan pertanggungjawaban.

Pasal 4 – Kargo

1. Dalam hal pengangkutan kargo, surat muatan udara harus diserahkan.
2. Cara-cara lain dapat digunakan sebagai catatan pengangkutan dapat menggantikan penyerahan surat muatan udara. Apabila cara-cara lain tersebut digunakan, jika diminta oleh pengirim, pengangkut harus menyerahkan suatu tanda terima atas kargo kepada pengirim, yang memberikan ijin untuk melakukan identifikasi terhadap pengiriman dan akses terhadap informasi yang tercantum didalam cara-cara lain tersebut.

Pasal 5 – Isi Surat Muatan Udara atau Tanda Terima atas Kargo

Surat muatan udara atau tanda terima atas kargo harus mencantumkan:

- (a) Indikasi tempat keberangkatan dan tempat tujuan;

- (b) Indikasi salah satu tempat pemberhentian sementara, apabila tempat keberangkatan dan tempat tujuan berada di dalam wilayah 1 (satu) Negara Pihak, dan terdapat satu atau lebih tempat pemberhentian sementara yang disepakati, di dalam wilayah Negara lain.; dan
- (c) Indikasi berat barang dalam pengiriman.

Pasal 6 – Dokumen yang terkait dengan Sifat Kargo

Pengirim dapat diminta, jika diperlukan, untuk memenuhi persyaratan bea cukai, kepolisian, dan pihak berwenang lainnya untuk menyerahkan suatu dokumen yang mengindikasikan sifat kargo. Ketentuan ini tidak menimbulkan tugas, kewajiban, atau pertanggungjawaban bagi pengangkut yang terkait dengan dokumen tersebut.

Pasal 7 – Deskripsi Surat Muatan Udara

1. Surat muatan udara harus dibuat oleh pengirim dalam tiga rangkap.
2. Rangkap pertama harus ditandai dengan “untuk pengangkut” dan harus ditandatangani oleh pengirim. Rangkap kedua harus ditandai dengan “untuk penerima” dan harus ditandatangani oleh pengirim dan pengangkut. Rangkap ketiga harus ditandatangani oleh pengangkut yang akan menyerahkannya kepada pengirim setelah kargo telah diterima.
3. Tanda tangan pengangkut dan pengirim dapat berupa bentuk cetak atau cap.
4. Jika atas permintaan pengirim pengangkut menerbitkan surat muatan udara, maka pengangkut harus dianggap telah menerbitkan surat muatan udara tersebut atas nama pengirim, kecuali dibuktikan sebaliknya.

Pasal 8 – Dokumentasi untuk Beberapa Paket

Jika terdapat lebih dari satu paket:

- (a) Pengangkut kargo memiliki hak untuk mewajibkan pengirim membuat surat-surat muatan udara secara terpisah;
- (b) Pengirim berhak mewajibkan pengangkut untuk menyampaikan tanda terima atas kargo secara terpisah apabila cara-cara yang dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) digunakan.

Pasal 9 – Tidak Dipenuhinya Persyaratan Dokumentasi

Tidak dipenuhinya ketentuan Pasal 4 sampai dengan Pasal 8 tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan perjanjian pengangkutan, yang bagaimanapun juga tetap tunduk pada ketentuan dalam Konvensi ini termasuk yang terkait dengan pembatasan pertanggungjawaban.

Pasal 10 – Tanggung Jawab atas Hal-hal Spesifik dalam Dokumentasi

1. Pengirim bertanggungjawab terhadap kebenaran dari hal-hal spesifik dan pernyataan yang terkait dengan kargo yang diisi atau dilengkapi oleh Pengirim atau atas nama Pengirim pada Surat Muatan Udara, untuk dimasukkan dalam tanda terima atas kargo atau catatan yang disimpan dengan cara-cara lain sebagaimana dirujuk pada Pasal 4 ayat (2). Hal diatas berlaku pula untuk kondisi dimana pihak atas nama Pengirim juga merupakan agen dari Pengangkut.
2. Pengirim wajib mengganti seluruh kerugian yang diderita oleh pengangkut atau oleh pihak lain yang mana Pengirim memiliki pertanggungjawaban terhadapnya, atas dasar ketidakteraturan, ketidakbenaran, atau ketidaklengkapan hal-hal spesifik dan pernyataan-pernyataan yang dilengkapi oleh pengirim atau atas nama pengirim.
3. Tunduk pada ketentuan-ketentuan pada ayat 1 dan ayat 2 dalam pasal ini, pengangkut wajib mengganti kerugian kepada pengirim atas semua kerugian yang diderita oleh pengirim, atau oleh pihak lain yang mana Pengirim memiliki pertanggungjawaban terhadapnya, atas dasar ketidakteraturan, ketidakbenaran, atau ketidaklengkapan hal-hal spesifik dan pernyataan-pernyataan yang dilengkapi oleh pengangkut atau atas nama pengangkut pada tanda terima atas kargo atau dalam catatan dengan cara-cara lain yang sebagaimana dirujuk pada Pasal 4 ayat 2.

Pasal 11 – Nilai Pembuktian dari Dokumentasi

1. Surat muatan udara atau tanda terima atas kargo adalah bukti *prima facie* untuk tercapainya suatu perjanjian, penerimaan kargo dan syarat-syarat pengangkutan yang tercantum di dalamnya.
2. Setiap pernyataan di dalam surat muatan udara atau tanda terima atas kargo yang berkaitan dengan berat, ukuran, dan kemasan kargo, termasuk juga yang berkaitan dengan jumlah paket merupakan bukti *prima facie* atas fakta yang dinyatakan; pernyataan-pernyataan yang berkaitan dengan jumlah, volume dan kondisi kargo tidak dapat dijadikan sebagai barang bukti untuk menggugat pengangkut, kecuali jika jumlah, volume dan kondisi kargo tersebut telah diperiksa oleh pengangkut dihadapan pengirim, tercatat dalam surat muatan udara atau tanda terima atas kargo, atau terkait dengan kondisi kargo yang sebenarnya.

Pasal 12 – Hak Pengalihan Kargo

1. Dengan tetap tunduk pada pertanggungjawaban untuk melaksanakan seluruh kewajiban berdasarkan perjanjian pengangkutan, pengirim memiliki hak untuk mengalihkan kargo dengan cara mengambilnya dari bandar udara keberangkatan atau kedatangan, atau dengan menghentikannya di setiap pendaratan selama perjalanan, atau dengan memintanya untuk dikirimkan ke tempat tujuan atau kepada pihak lain selain penerima yang telah ditentukan sebelumnya, atau dengan mensyaratkan agar dikembalikan ke bandar udara keberangkatan. Pengirim tidak boleh menggunakan hak pengalihan kargo tersebut untuk merugikan pengangkut atau pengirim lainnya dan wajib mengganti seluruh biaya yang timbul dari penggunaan hak tersebut.
2. Dalam hal perintah oleh pengirim tidak mungkin untuk dilaksanakan, pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim dengan segera.
3. Apabila pengangkut melaksanakan perintah dari pengirim untuk mengalihkan kargo tanpa memerlukan penerbitan bagian dari surat muatan udara atau tanda terima atas kargo yang diserahkan kepada pengirim, pengangkut akan bertanggungjawab terhadap setiap pihak yang secara sah memiliki bagian dari surat muatan udara atau tanda terima kargo tersebut atas segala kerugian yang mungkin diakibatkan dari pelaksanaan perintah pengirim, tanpa mengurangi hak pengangkut untuk mendapat penggantian dari pengirim.
4. Hak pengalihan yang diberikan kepada pengirim berakhir pada saat hak pengalihan penerima dimulai berdasarkan pasal 13. Namun, apabila penerima menolak untuk menerima kargo, atau tidak dapat dihubungi, pengirim kembali mendapatkan hak pengalihannya.

Pasal 13 – Pengiriman Kargo

1. Pada saat kargo telah tiba di tempat tujuan, penerima berhak meminta pengangkut mengantarkan barang tersebut kepadanya, dengan membayar biaya yang timbul serta mematuhi syarat-syarat pengangkutan, kecuali apabila pengirim telah melaksanakan haknya berdasarkan Pasal 12.
2. Pengangkut wajib secepatnya memberitahukan kepada penerima setelah kargo tiba, kecuali disepakati sebaliknya.
3. Apabila pengangkut mengakui kehilangan kargo, atau apabila kargo tidak tiba setelah lewat kedaluwarsa 7 (tujuh) hari dari tanggal seharusnya tiba, penerima berhak untuk menggugat hak-haknya yang terdapat dalam perjanjian pengangkutan.

Pasal 14 – Penegakan hak-hak pengirim dan penerima

Pengirim dan penerima masing-masing dapat melaksanakan hak-hak yang diberikan berdasarkan Pasal 12 dan Pasal 13, atas nama masing-masing, baik untuk kepentingannya sendiri ataupun kepentingan pihak lain, dengan syarat masing-masing melaksanakan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan.

Pasal 15 – Hubungan Pengirim dan Penerima atau Hubungan Timbal balik dengan Pihak Ketiga

1. Pasal 12, Pasal 13, dan Pasal 14 tidak memengaruhi hubungan antara pengirim dan penerima satu dengan lainnya atau hubungan timbal balik dengan pihak ketiga yang hak-haknya berasal dari Pengirim atau Penerima.
2. Ketentuan-ketentuan Pasal 12, Pasal 13, dan Pasal 14 hanya dapat diubah berdasarkan

ketentuan pengecualian yang terdapat dalam surat muatan udara atau tanda terima atas kargo.

Pasal 16 – Persyaratan kepabeanan, kepolisian, atau pihak berwenang lainnya

1. Pengirim harus melengkapi informasi dan dokumen yang dibutuhkan untuk memenuhi persyaratan kepabeanan, kepolisian, maupun pihak berwenang lainnya sebelum kargo dapat diantarkan kepada penerima. Pengirim bertanggung jawab kepada pengangkut atas setiap kerugian yang ditimbulkan oleh ketiadaan, kekurangan atau ketidakjelasan informasi atau dokumen-dokumen dimaksud, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh pengangkut, pegawainya, atau agennya.
2. Pengangkut tidak memiliki kewajiban mempertanyakan kebenaran atau kelengkapan setiap informasi atau dokumen dimaksud.

BAB III

Pertanggungjawaban Pengangkut dan Cakupan Kompensasi Ganti Rugi

Pasal 17 – Kematian dan Cedera Penumpang – Kerusakan Bagasi

1. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian dalam hal kematian atau cedera tubuh yang diderita penumpang dengan syarat apabila kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera terjadi di dalam pesawat, atau dalam tiap kegiatan naik turunnya penumpang.
2. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita akibat hancur, atau hilang atau rusaknya bagasi tercatat, dengan syarat apabila hancur, hilang atau rusaknya bagasi tercatat tersebut terjadi di dalam pesawat udara atau diantara waktu dimana bagasi tercatat tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut. Namun, pengangkut tidak bertanggung jawab apabila kerusakan merupakan akibat dari cacat yang melekat pada bagasi atau kualitas/ kondisi bagasi yang buruk. Dalam hal bagasi tidak tercatat dan barang pribadi, pengangkut bertanggung jawab apabila kerusakan diakibatkan oleh kesalahannya, pegawainya, atau agennya.
3. Jika pengangkut mengakui kehilangan bagasi tercatat atau apabila bagasi tercatat tidak tiba setelah periode kedaluwarsa 21 (dua puluh satu) hari dari tanggal seharusnya tiba, penumpang berhak untuk melaksanakan hak-haknya sebagaimana tercantum dalam perjanjian pengangkutan.
4. Pengertian bagasi pada Konvensi ini adalah bagasi tercatat dan tidak tercatat, kecuali didefinisikan lain.

Pasal 18 – Kerusakan Kargo

1. Pengangkut bertanggung jawab, baik atas kerugian akibat hancur, hilang atau rusaknya kargo dengan syarat peristiwa yang mengakibatkan kerusakan tersebut, terjadi pada saat pengangkutan udara berlangsung.
2. Namun pengangkut tidak bertanggung jawab, sejauh dapat membuktikan bahwa hancur, hilang atau rusaknya kargo merupakan akibat dari satu atau lebih hal-hal sebagai berikut:
 - (a) cacat yang melekat, kualitas atau kondisi yang buruk dari kargo;
 - (b) cacat pada kemasan kargo yang disebabkan oleh pihak selain dari pengangkut, pegawai atau agennya;
 - (c) terjadinya perang atau konflik bersenjata;
 - (d) tindakan pihak berwenang yang dilaksanakan pada saat masuk, keluar, atau transitnya kargo.
3. Pengangkutan udara sesuai dengan makna pada ayat 1 dalam pasal ini, berlangsung pada periode selama kargo berada di bawah tanggung jawab pengangkut.
4. Periode pengangkutan udara tidak mencakup periode pengangkutan darat, laut, atau sungai/ danau yang dilakukan diluar suatu Bandar udara. Apabila pengangkutan tersebut dilaksanakan berdasarkan perjanjian pengangkutan udara, untuk tujuan pemuatan, penghantaran atau pemindah-muatan, segala kerusakan dianggap merupakan akibat dari peristiwa yang terjadi selama pengangkutan udara berlangsung, kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Apabila pengangkut mengganti pengangkutan dengan moda transportasi lain tanpa persetujuan pengirim,

baik secara keseluruhan atau sebagian yang dimaksudkan untuk diangkut melalui udara berdasarkan kesepakatan para pihak, maka pengangkutan dengan moda transportasi lain tersebut dianggap tercakup dalam periode pengangkutan udara.

Pasal 19 – Penundaan

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat keterlambatan pengangkutan penumpang, bagasi, ataupun kargo. Meskipun demikian, pengangkut tidak dianggap bertanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa pengangkut, pegawai, dan agennya telah melakukan berbagai macam tindakan

Pasal 20 – Pembebasan dari tuduhan

Bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan atau merupakan akibat dari kelalaian, pelanggaran, atau pembiaran tindakan pihak yang meminta kompensasi, atau orang yang diberikan kuasa, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab kepada peminta tanggung jawab sepenuhnya atau sebagian, hanya apabila kelalaian, kealpaan, atau tindakan tersebut merupakan pemicu atau bagian dari terjadinya kerugian. Jika dalam kasus kematian atau cedera penumpang, pengangkut dimintakan tanggung jawab oleh orang selain penumpang tersebut, pengangkut juga dibebaskan dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh atau merupakan akibat dari kelalaian, kealpaan, atau tindakan penumpang tersebut. Pasal ini berlaku untuk semua ketentuan tanggung jawab dari Konvensi ini, termasuk dalam Pasal 21 ayat 1.

Pasal 21 – Ganti Rugi atas Kematian atau Luka pada Penumpang

1. Untuk kerugian yang terjadi berdasarkan pasal 17 ayat 1, tidak melebihi 100.000 SDR bagi setiap penumpang, pengangkut tidak dapat melepaskan atau membatasi tanggung jawabnya.
2. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari Pasal 17 ayat 1 yang melebihi 100.000 SDR untuk tiap penumpang bila pengangkut membuktikan bahwa
 - (a) kerugian tersebut tidak disebabkan kelalaian/tindakan salah lain/kealpaan dari pengangkut/pegawai/agennya; atau
 - (b) kerugian tersebut semata-mata terjadi akibat kelalaian, kealpaan, atau tindakan salah dari pihak ketiga.

Pasal 22 – Batasan tanggung jawab terkait Keterlambatan, Bagasi dan Kargo

1. Dalam hal kerugian yang disebabkan keterlambatan seperti yang tercantum dalam Pasal 19 tentang pengangkutan penumpang, tanggung jawab pengangkut dibatasi 4.150 SDR untuk tiap penumpang.
2. Dalam hal pengangkutan bagasi, tanggung jawab pengangkut terhadap hancur, hilang, rusak, keterlambatan dibatasi 1.000 SDR bagi tiap penumpang kecuali pada saat penerimaan bagasi oleh pengangkut penumpang membuat pernyataan khusus mengenai nilai bagasi tersebut di lokasi, dan telah membayar nilai tambahan bila diperlukan. Jika telah melakukan hal tersebut, pengangkut bertanggung jawab untuk membayar sejumlah yang dinyatakan dan tidak melebihinya, kecuali dapat membuktikan bahwa nilai yang dinyatakan oleh penumpang ternyata terlalu besar dari nilai sesungguhnya.
3. Dalam pengangkutan kargo, tanggung jawab pengangkut untuk kemusnahan, kerusakan, atau keterlambatan dibatasi pada nilai 17 SDR per kg, kecuali pengirim telah membuat pernyataan khusus tentang nilai kargo tersebut di tempat tujuan, dan telah membayar sejumlah nilai tambahan bila dibutuhkan, pada saat paket tersebut diserahkan kepada pengangkut. Jika pengangkut melakukan hal tersebut, pengangkut bertanggung jawab untuk membayar nilai yang dinyatakan, dan tidak melebihinya kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa nilai yang dinyatakan terlalu besar dari nilai sesungguhnya.
4. Dalam hal terjadinya kehancuran, kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan sebagian dari kargo atau benda apapun didalamnya, berat yang diperhitungkan untuk menentukan jumlah tanggung jawab pengangkut hanyalah total berat dari pakatnya saja. Meskipun begitu, apabila kehancuran, kehilangan, kerusakan atau keterlambatan bagian dari kargo, atau benda apapun didalamnya, mempengaruhi nilai paket lain yang termasuk didalam satu surat muatan udara, atau didalam

tanda terima yang sama, apabila semua itu tidak diterbitkan, dengan catatan yang disimpan dalam bentuk lainnya sebagaimana dirujuk di Pasal 4 ayat 2, berat total paket atau paket-paket juga dipertimbangkan dalam penentuan batasan tanggung jawab.

5. Ketentuan sebelumnya pada ayat 1 dan ayat 2 pasal ini tidak berlaku apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh tindakan atau kealpaan pengangkut, pegawai, atau agennya, yang dilakukan dengan niat untuk menimbulkan kerugian atau secara sembrono dan dengan sepengetahuan bahwa mungkin menimbulkan kerugian; dengan syarat, bahwa dalam hal tindakan, atau kelalaian tersebut dapat dibuktikan bahwa pegawai/agen tersebut melakukan tugasnya.
6. Batas-batas yang disebutkan dalam Pasal 21 dan Pasal ini tidak boleh menghalangi pengadilan untuk memberikan, sesuai dengan hukumnya sendiri, sebagai tambahan, seluruh atau sebagian biaya pengadilan dan biaya perkara yang dilakukan oleh penuntut, termasuk bunga. Ketentuan sebelumnya tidak berlaku bila jumlah ganti rugi yang diberikan tidak termasuk biaya pengadilan dan biaya perkara yang lain, tidak melebihi jumlah yang ditawarkan pengangkut secara tertulis kepada penuntut dalam waktu 6 (enam) bulan sejak tanggal kejadian penyebab kerugian, atau sebelum dimulai tindakan, jika hal itu terjadi kemudian.

Pasal 23 – Konversi Unit Moneter

1. Jumlah yang disebutkan terkait *Special Drawing Right* dalam Konvensi ini, harus dianggap mengacu pada *Special Drawing Right* sebagaimana yang didefinisikan oleh *International Monetary Fund* (IMF). Konversi jumlah tersebut dalam mata uang nasional dalam proses pengadilan harus dilakukan sesuai dengan nilai mata uang nasional dimaksud terhadap *Special Drawing Right* yang berlaku pada saat keputusan pengadilan ditetapkan. Terkait pengoperasian dan transaksi Nilai mata uang nasional negara pihak yang menjadi anggota IMF terhadap *Special Drawing Right* harus dihitung sesuai metode penilaian yang diterapkan IMF yang berlaku pada tanggal putusan pengadilan. Nilai mata uang nasional negara pihak yang bukan anggota IMF terhadap *Special Drawing Right* harus dihitung sesuai cara yang ditentukan oleh negara tersebut.
2. Meskipun demikian, negara-negara yang bukan anggota IMF dan yang hukumnya tidak mengizinkan diberlakukannya ketentuan ayat 1 pasal ini bisa menyatakan, pada saat ratifikasi, atau akses atau setiap saat sesudahnya, bahwa batas tanggung jawab pengangkut yang disebutkan dalam Pasal 21 ditetapkan pada jumlah 1.500.000 unit moneter per penumpang dalam proses pengadilan di wilayahnya; 62.500 unit moneter per penumpang terkait Pasal 22 ayat 2; dan 250 unit moneter per kg untuk Pasal 22 ayat 3. Unit moneter ini setara 65,5 mg emas dengan kadar 900/1.000. Konversi jumlah ini ke mata uang nasional harus dibuat sesuai dengan hukum negara tersebut.
3. Perhitungan yang disebutkan dalam kalimat terakhir ayat 1 pasal ini dan metode konversi yang disebutkan pada ayat 2 pasal ini harus dibuat dengan cara yang sedapat mungkin mencerminkan mata uang nasional dari Negara Pihak sama dengan jumlah nilai riil yang disebut dalam Pasal 21 dan Pasal 22 sebagaimana yang akan timbul dari penerapan 3 (tiga) kalimat pertama dari ayat 1 pasal ini. Negara-negara Pihak harus memberitahukan kepada negara penyimpan Konvensi mengenai cara penghitungan sesuai dengan ayat 1 pasal ini, atau hasil konversi yang disebut pada ayat 2 pasal ini, apabila hal ini yang terjadi, pada saat Negara Pihak melakukan penyimpanan instrumen ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau akses Konvensi ini dan kapan pun ada perubahan terhadap cara penghitungan tersebut.

Pasal 24-Tinjauan Atas Batasan

1. Tanpa berkewajiban kepada ketentuan Pasal 25 Konvensi ini dan sesuai dengan ayat 2 di bawah, batas tanggung jawab yang disebutkan dalam Pasal 21, Pasal 22, dan Pasal 23 harus ditinjau ulang oleh negara Penyimpan setiap 5 tahun, tinjauan pertama dilakukan pada akhir tahun kelima setelah tanggal berlakunya Konvensi ini, atau apabila Konvensi ini belum berlaku dalam waktu 5 tahun sejak tanggal ia pertama kali terbuka untuk penandatanganan, dalam tahun pertama berlakunya, dengan mengacu pada waktu inflansi yang berkaitan dengan tingkat akumulasi inflansi sejak revisi sebelumnya atau waktu kejadian pertama sejak tanggal berlakunya Konvensi ini. Ukuran tingkat inflansi yang digunakan dalam menentukan faktor inflansi harus merupakan rata-rata dari tingkat kenaikan atau penurunan tahunan dalam Indeks Harga Konsumen dari negara-negara yang mata uangnya termasuk *Special Drawing Rights* yang disebutkan dalam Pasal 23 ayat 1.

2. Bila tinjauan yang mengacu pada ayat sebelumnya menyimpulkan bahwa faktor inflasi telah melebihi 10% (sepuluh persen), negara penyimpan harus memberi tahu negara-negara pihak tentang revisi batas tanggung jawab tersebut. Segala revisi tersebut harus mulai berlaku 6 (enam) bulan setelah memberitahukan kepada negara-negara pihak. Bila dalam waktu 3 (tiga) bulan setelah pemberitahuan kepada negara-negara pihak mayoritas negara-negara pihak menyebarkan ketidaksetujuannya, revisi tersebut tidak boleh berlaku dan negara penyimpan harus menyerahkan masalah tersebut pada pertemuan negara-negara pihak. Negara penyimpan harus segera memberitahu semua negara pihak atas berlakunya segala revisi.
3. Meskipun pada ayat 1 pasal ini, prosedur yang mengacu pada ayat 2 pasal ini harus diterapkan pada waktu yang ditentukan bahwa sepertiga negara-negara pihak menyatakan keinginannya atas pemberlakuannya dan dengan syarat bahwa faktor inflasi yang mengacu pada ayat 1 telah melebihi 30 persen sejak revisi pertama atau sejak tanggal berlakunya Konvensi ini bila tidak ada revisi sebelumnya. Tinjauan selanjutnya dengan menggunakan prosedur yang disebutkan pada ayat 1 pasal ini akan dilakukan setiap 5 (lima) tahun, dimulai pada akhir tahun kelima setelah tanggal peninjauan yang disebutkan dalam ayat sebelumnya.

Pasal 25 Penetapan batasan-batasan

Pengangkut dapat menetapkan bahwa terhadap perjanjian pengangkutan berlaku batasan pertanggungjawaban yang lebih tinggi dari yang diatur dalam Konvensi ini atau tidak terdapat batasan pertanggungjawaban sama sekali.

Pasal 26 – Ketidakberlakuan ketentuan perjanjian

Segala ketentuan yang bertujuan untuk melepaskan tanggung jawab pengangkut atau menetapkan batas tanggung jawab yang lebih rendah dari yang ditentukan pada Konvensi ini, harus diabaikan dan dinyatakan batal demi hukum, tetapi pembatalan ketentuan tersebut bukan berarti pembatalan perjanjian pengangkutan secara keseluruhan, yang tetap tunduk pada ketentuan-ketentuan Konvensi ini.

Pasal 27 – Kebebasan Berkontrak

Tidak satu pun dalam Konvensi ini dapat mencegah pengangkut untuk menolak melakukan perjanjian pengangkutan apa pun; melepaskan hak pembelaan diri yang ada dalam Konvensi ini; atau menetapkan syarat-syarat yang tidak bertentangan dengan ketentuan di dalam Konvensi ini.

Pasal 28 – Pembayaran di Muka

Dalam hal kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa atau cedera bagi penumpangnya, pengangkut harus melakukan pembayaran di muka tanpa penundaan bagi badan hukum atau orang yang memiliki hak untuk mengklaim kompensasi untuk memenuhi kebutuhan ekonomi mendesak orang tersebut bila diwajibkan oleh hukum nasionalnya. Pembayaran tersebut bukan merupakan pengakuan tanggung jawab, dan dapat mengurangi jumlah apa pun yang dibayarkan kemudian oleh pengangkut sebagai ganti kerugian.

Pasal 29 – Dasar Gugatan

Dalam hal pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo, segala tindakan penuntutan untuk kerugian dengan dasar apa pun, baik dengan Konvensi ini, perjanjian, gugatan maupun sebaliknya hanya dapat dilakukan dengan mengacu pada persyaratan dan batasan tanggung jawab yang ditetapkan di dalam Konvensi ini, tanpa melihat siapa pihak yang memiliki hak untuk mengajukan gugatan dan apa haknya masing-masing. Di dalam tindakan penuntutan tersebut, hukuman, percobaan dan kerugian lain yang tidak dapat dikompensasikan tidak dapat dimintakan ganti rugi.

Pasal 30 – Pegawai, Agen - Kumpulan Gugatan

1. Jika suatu tindakan penuntutan dilakukan terhadap pegawai atau agen dari pengangkut akibat kerugian yang berkaitan dengan Konvensi ini, pegawai atau agen tersebut, jika dapat membuktikan tindakannya merupakan bagian dari tugas, dapat diberikan hak atas persyaratan dan pembatasan tanggung jawab yang diberikan sama terhadap pengangkut pada Konvensi ini.
2. Jumlah gugatan yang dapat diperoleh dari pengangkut, pegawai dan agennya sebagai kumpulan gugatan, dalam hal tersebut pada ayat 1 tidak dapat melebihi batasan yang telah ditetapkan.

3. Khusus untuk pengangkutan kargo, ketentuan-ketentuan pada ayat 1 dan ayat 2 pasal ini tidak berlaku apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian ditimbulkan akibat dari tindakan atau kealpaan yang dilakukan oleh pegawai atau agen yang dengan niatan untuk menimbulkan kerugian atau dengan kecerobohan dan dengan sepengetahuannya bahwa tindakan tersebut dapat menimbulkan kerugian.

Pasal 31 – Batasan waktu keluhan

1. Tanda terima oleh orang yang berhak atas penyerahan bagasi tercatat atau kargo tanpa gugatan adalah alat bukti utama bahwa hal yang sama telah diserahkan dalam kondisi baik dan sesuai dengan dokumen pengangkutan atau dengan data yang disimpan dengan cara lain yang tercantum dalam ayat 2 Pasal 3 dan ayat 2 Pasal 4.
2. Dalam hal terjadinya kerusakan, orang yang berhak atas pengiriman tersebut dapat mengajukan gugatan kepada pengangkut segera setelah ditemukannya kerusakan, dan paling lambat dalam waktu 7 (tujuh) hari dari tanggal tanda terima untuk bagasi tercatat dan 14 (empat belas) hari dari tanggal terima untuk kargo. Dalam hal keterlambatan, gugatan harus dibuat paling lambat 21 (dua puluh satu) hari sejak tanggal bagasi atau kargo tersebut telah ditempatkan dalam gudang tempat barang.
3. Setiap gugatan harus dibuat secara tertulis dan diberikan atau dikirimkan dalam waktu yang telah ditentukan.

Pasal 32 – Kematian Orang yang menjadi Tanggung Jawabnya

Dalam hal terjadi kematian pada orang yang bertanggungjawab, suatu gugatan atas kerusakan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi terhadap ahli warisnya yang sah.

Pasal 33 – Yurisdiksi

1. Suatu tindakan penuntutan atas kerugian harus dilakukan berdasarkan pilihan penggugat, di wilayah salah satu negara pihak, baik di muka pengadilan tempat domisili pengangkut maupun tempat pusat bisnisnya atau tempat bisnis ketika kontrak dibuat atau di muka pengadilan tempat tujuan.
2. Dalam hal kerugian mengakibatkan kematian atau cedera penumpang, gugatan dapat diajukan di hadapan pengadilan yang disebut pada ayat satu pasal ini, atau di wilayah negara pihak tempat tinggal pokok dan tetap penumpang pada saat kecelakaan dan negara dari atau ke mana pengangkut mengoperasikan pelayanan pengangkutan penumpang melalui udara baik dengan menggunakan pesawatnya sendiri atau pesawat milik pengangkut lain sesuai dengan perjanjian komersial dan di negara yang mana dari tempat yang disewa atau dimiliki pengangkut tersebut melaksanakan bisnis pengangkutan penumpang melalui udara atau oleh pengangkut lain yang memiliki perjanjian komersial dengannya.
3. Untuk ayat 2,
 - (a) “perjanjian komersial” berarti suatu perjanjian selain perjanjian keagenan yang dibuat antar pengangkut dan berkaitan dengan ketentuan pelayanan bersama mereka untuk pengangkutan penumpang lewat udara;
 - (b) “tempat tinggal pokok dan tetap” adalah satu tempat kediaman tetap dan permanen dari penumpang saat terjadi kecelakaan. Dalam hal ini kebangsaan penumpang bukan merupakan faktor yang menentukan.
4. Hal-hal mengenai prosedur akan ditentukan oleh hukum pengadilan tempat diajukannya kasus tersebut.

Pasal 34 – Arbitrase

1. Sesuai dengan pasal ini, pihak-pihak dalam kontrak pengangkutan kargo dapat menetapkan bahwa segala sengketa mengenai tanggung jawab pengangkut dalam Konvensi ini harus diselesaikan melalui arbitras. Kesepakatan ini harus dibuat secara tertulis.
2. Proses arbitrase harus, atas pilihan penggugat, dilakukan di dalam salah satu yurisdiksi yang disebutkan pada Pasal 33.
3. Arbitrator atau majelis arbitrase harus memberlakukan ketentuan-ketentuan Konvensi ini.

4. Ketentuan ayat 2 dan ayat 3 pasal ini harus dianggap sebagai bagian setiap klausa atau kesepakatan arbitrase dan segala ketentuan klausa atau perjanjian tersebut yang tidak sesuai dengan ketentuan tersebut harus batal demi hukum.

Pasal 35 – Batasan Gugatan

1. Hak atas ganti rugi harus ditiadakan bila suatu gugatan tidak dilakukan dalam jangka waktu 2 tahun, dihitung dari tanggal kedatangan di tempat tujuan, atau dari tanggal di mana pesawat udara seharusnya tiba, atau dari tanggal pengangkutan berhenti.
2. Metode penghitungan waktu tersebut harus ditentukan oleh hukum pengadilan tempat diajukannya kasus tersebut.

Pasal 36 – Pengangkutan Berturutan

1. Dalam pengangkutan yang dilakukan oleh berbagai pengangkut secara berturutan dan sesuai dengan definisi yang disebutkan dalam Pasal 1 ayat 3, setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo harus tunduk pada peraturan yang ditentukan Konvensi ini dan dianggap satu bagian dengan kontrak pengangkutan sepanjang kontrak tersebut berkaitan dengan bagian pengangkutan yang dilakukan di bawah pengawasannya.
2. Dalam pengangkutan dengan sifat seperti ini, penumpang atau setiap orang yang berhak atas kompensasi hanya dapat menggugat terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan pada saat kecelakaan atau keterlambatan terjadi, kecuali jika berdasarkan kesepakatan tersurat bahwa pengangkut pertama mengambil tanggung jawab untuk keseluruhan perjalanan.
3. Mengenai bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim akan memiliki hak menggugat pengangkut pertama, serta penumpang atau penerima yang berhak atas pengiriman akan memiliki hak menggugat pengangkut terakhir, dan lebih lanjut, masing-masing dapat menggugat pengangkut yang melakukan pengangkutan pada saat terjadinya kehancuran, kehilangan, kerusakan atau keterlambatan. Pengangkut-pengangkut ini akan bersama-sama secara renteng bertanggung jawab terhadap penumpang atau pengirim atau penerima.

Pasal 37 - Hak Menggugat Kembali terhadap Pihak Ketiga

Tidak ada dalam Konvensi ini yang akan menentukan apakah seseorang yang bertanggung jawab atas kerugian sesuai dengan ketentuannya memiliki hak menggugat kembali terhadap orang lain.

BAB IV

PENGANGKUTAN GABUNGAN

Pasal 38 - Pengangkutan Gabungan

1. Dalam pengangkutan gabungan yang dilakukan sebagian melalui udara dan sebagian melalui moda pengangkutan lain, sesuai dengan Pasal 18 ayat 4, ketentuan Konvensi ini hanya berlaku untuk pengangkutan udara dengan syarat bahwa pengangkutan udara tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1.
2. Tidak ada ketentuan dalam pasal ini yang dapat menghalangi para pihak dalam masalah pengangkutan gabungan untuk memasukkan ke dalam dokumen pengangkutan udara persyaratan yang terkait dengan moda pengangkutan lainnya, selama ketentuan-ketentuan Konvensi ini berlaku untuk pengangkutan udara.

BAB V

PENGANGKUTAN UDARA OLEH ORANG SELAIN PEMBUAT KONTRAK PENGANGKUTAN

Pasal 39 – Pembuat Kontrak Pengangkutan – Perusahaan Angkutan Udara

Ketentuan dalam Bab ini berlaku bila seseorang (selanjutnya disebut “pembuat kontrak pengangkutan”) sebagai pengangkut utama yang membuat perjanjian pengangkutan yang diatur oleh Konvensi ini dengan penumpang atau pengirim atau orang yang mewakili penumpang atau pengirim dan orang lain (selanjutnya disebut sebagai “perusahaan angkutan udara”) yang melakukan pengangkutan dengan kewenangan dari pembuat kontrak pengangkutan untuk seluruh atau sebagian pengangkutan namun bukan yang terkait bagian dari pengangkut berturut-turut sebagaimana maksud di Konvensi ini. Kewenangan tersebut dianggap ada dengan tidak adanya pembuktian sebaliknya.

Pasal 40 - Tanggung Jawab Pembuat Kontrak Pengangkutan dan Perusahaan Angkutan Udara

Jika perusahaan angkutan udara melaksanakan seluruh atau sebagian pengangkutan yang diatur oleh Konvensi ini sesuai dengan perjanjian yang dirujuk pada Pasal 39, baik pembuat kontrak pengangkutan maupun perusahaan angkutan udara tunduk kepada ketentuan-ketentuan dari Konvensi ini, kecuali jika dinyatakan lain dalam Bab ini, pembuat kontrak pengangkutan untuk seluruh pengangkutan yang tercantum pada perjanjian, perusahaan angkutan udara hanya untuk pengangkutan yang dilaksanakannya.

Pasal 41 – Tanggung jawab Bersama

1. Tindakan atau pembiaran perusahaan angkutan udara dan pegawai serta agennya yang bertindak dalam lingkup pekerjaannya harus, dalam pengangkutan yang dilakukan perusahaan angkutan udara, dianggap juga sebagai tindakan atau pembiaran pembuat kontrak pengangkutan.
2. Dalam pengangkutan yang dilakukan pembuat kontrak pengangkutannya, tindakan dan pembiaran dari pembuat kontrak pengangkutan dan pegawai serta agennya yang bertindak dalam lingkup pekerjaannya harus dianggap sebagai tindakan atau pembiaran yang dilakukan perusahaan angkutan udara. Meskipun demikian, tidak ada tindakan atau pembiaran yang mengakibatkan perusahaan angkutan udara bertanggung jawab melebihi jumlah yang dirujuk pada Pasal 21, Pasal 22, Pasal 23, dan Pasal 24. Segala kesepakatan khusus yang mana pembuat kontrak pengangkutan mengambil kewajiban yang tidak dibebankan oleh Konvensi ini atau pelepasan hak atau pembelaan yang diatur dalam Konvensi ini atau deklarasi kepentingan khusus saat pengiriman di tempat tujuan sesuai Pasal 22 tidak berpengaruh pada perusahaan angkutan udara kecuali atas persetujuannya.

Pasal 42 –Penerima gugatan dan instruksi

Segala gugatan yang dibuat atau instruksi yang diberikan dalam Konvensi ini kepada Pengangkut memiliki akibat yang sama, baik bila ditujukan pada pembuat kontrak pengangkutan atau perusahaan angkutan udara. Meskipun demikian, instruksi yang dimaksud pada Pasal 12 hanya berlaku efektif jika dialamatkan kepada pembuat kontrak pengangkutan.

Pasal 43 – Pegawai dan Agen

Berkaitan dengan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara, tiap pegawai atau agen dari perusahaan angkutan udara atau pembuat kontrak pengangkutan jika terbukti mereka bertindak dalam lingkup pekerjaannya berhak menggunakan persyaratan dan batasan pertanggung jawaban yang berlaku dari Konvensi ini bagi pegawai atau agen pengangkut tersebut, kecuali jika terbukti bahwa pegawai atau agen pengangkut tersebut bertindak dengan cara yang mencegah berlakunya batasan pertanggung jawaban tersebut.

Pasal 44 – Pengumpulan kerugian

Berkaitan dengan pengangkutan yang dilakukan perusahaan angkutan udara, pengumpulan jumlah ganti rugi yang diperoleh dari pengangkut tersebut dan pembuat kontrak pengangkutan dan dari para pegawai serta agennya yang bertindak dalam lingkup pekerjaannya, tidak boleh melebihi jumlah terbesar yang dapat diberikan atas gugatan terhadap pembuat kontrak pengangkutan maupun perusahaan angkutan udara dalam Konvensi ini, tetapi tidak ada satu pun dari orang-orang yang disebutkan di atas harus bertanggung jawab atas jumlah yang melebihi batas yang berlaku pada orang tersebut.

Pasal 45 – Penerima gugatan

Berkaitan dengan pengangkutan yang dilakukan perusahaan angkutan udara, suatu gugatan atas kerugian dapat diajukan, atas pilihan penggugat, terhadap pengangkut tersebut atau pembuat kontrak pengangkutan, atau terhadap keduanya secara bersamaan atau terpisah. Bila gugatan diajukan hanya terhadap salah satu diantara pengangkut, pengangkut tersebut berhak untuk meminta pengangkut

lainnnya untuk bergabung dalam proses peradilannya, prosedur dan akibatnya diatur oleh hukum pengadilan tempat diajukannya kasus tersebut.

Pasal 46 – Yurisdiksi tambahan

Segala gugatan atas kerugian yang termuat dalam Pasal 45 wajib diajukan, atas pilihan penggugat, di wilayah salah satu negara pihak, baik di muka pengadilan tempat gugatan dapat diajukan terhadap pembuat kontrak pengangkutan, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 33, maupun di muka pengadilan yang mempunyai yurisdiksi yang mana perusahaan angkutan udara berdomisili atau memiliki tempat bisnis utamanya.

Pasal 47 – Tidak berlakunya ketentuan perjanjian

Segala ketentuan perjanjian yang bertujuan untuk membebaskan pembuat kontrak pengangkutan atau perusahaan angkutan udara atas tanggung jawab dalam Bab ini atau untuk menetapkan batas yang lebih rendah daripada yang berlaku sesuai dengan Bab ini batal demi hukum, tetapi pembatalan tersebut tidak berarti batalnya seluruh perjanjian, yang harus tetap mengikuti ketentuan Bab ini.

Pasal 48 – Hubungan bersama antara pembuat kontrak pengangkutan dan perusahaan angkutan udara

Kecuali yang diatur pada Pasal 45, tidak satupun dalam Bab ini mempengaruhi hak dan kewajiban pengangkut diantara para pengangkut, termasuk setiap hak menggugat kembali atau hak penggantian rugi.

BAB VI Ketentuan Lain

Pasal 49 – Pemberlakuan wajib

Setiap klausula yang tercantum dalam perjanjian pengangkutan dan semua pengaturan khusus yang berlaku sebelum kerugian terjadi yang oleh para pihak dimaksudkan untuk melanggar ketentuan yang ada dalam Konvensi ini dinyatakan batal demi hukum, baik dengan menentukan hukum yang berlaku ataupun mengubah ketentuan terkait yurisdiks.

Pasal 50 – Asuransi

Negara pihak harus meminta pengangkut untuk membiayai asuransi yang cukup guna menutupi tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini. Pengangkut dapat disyaratkan oleh negara pihak tempat beroperasinya pengangkut untuk memberikan bukti bahwa pengangkut memiliki asuransi yang cukup untuk menutup tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini.

Pasal 51 – Pengangkutan dalam Keadaan Luar Biasa

Ketentuan Pasal 3 sampai Pasal 5, Pasal 7, dan Pasal 8 tentang dokumentasi pengangkutan tidak berlaku untuk pengangkutan dalam keadaan luar biasa di luar lingkup normal bisnis pengangkutan.

Pasal 52 – Definisi hari

Kata “hari” yang digunakan dalam Konvensi ini berarti hari kalender, bukan hari kerja.

BAB VII Ketentuan Akhir

Pasal 53 – Penandatanganan, ratifikasi dan saat mulai berlaku

1. Konvensi ini terbuka untuk penandatanganan di Montreal pada tanggal 28 Mei 1999 oleh negara-negara yang berpartisipasi dalam Konvensi Internasional tentang Hukum Udara yang diselenggarakan di Montreal pada tanggal 10 sampai dengan tanggal 28 Mei 1999. Setelah tanggal 28 Mei 1999, Konvensi terbuka bagi seluruh negara untuk penandatanganan di markas besar Kantor Pusat Organisasi Penerbangan Sipil Internasional di Montreal sampai Konvensi mulai berlaku sesuai dengan ayat 6 dari pasal ini.
2. Konvensi ini juga terbuka untuk penandatanganan oleh organisasi-organisasi integrasi ekonomi regional. Untuk maksud Konvensi ini, Organisasi Integrasi Ekonomi Regional adalah setiap organisasi yang dibentuk oleh negara-negara berdaulat dari wilayah tertentu yang mempunyai kewenangan terkait dengan beberapa hal yang diatur dalam Konvensi ini dan telah diberikan

kewenangan untuk menandatangani, meratifikasi, menerima, menyetujui, atau mengakses Konvensi ini. Rujukan tentang “Negara Pihak” atau “Negara-Negara Pihak” dalam Konvensi ini, selain daripada yang diatur dalam Pasal 1 ayat 2, Pasal 3 ayat 1 (b), Pasal 5 ayat (b), Pasal 23, Pasal 33, Pasal 46, dan Pasal 57 ayat (b), yang berlaku setara untuk Organisasi Integrasi Ekonomi Regional. Untuk maksud Pasal 24, rujukan untuk “mayoritas Negara Pihak” dan “sepertiga Negara Pihak” tidak berlaku untuk Organisasi Integrasi Ekonomi Regional.

3. Konvensi ini memerlukan ratifikasi oleh negara-negara dan organisasi integrasi ekonomi regional yang telah menandatangani.
4. Negara atau organisasi integrasi ekonomi regional yang tidak menandatangani Konvensi ini dapat menerima, menyetujui, atau mengaksesinya setiap saat.
5. Piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau aksesinya harus disimpan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, yang dengan ini ditetapkan sebagai Penyimpan.
6. Konvensi ini mulai berlaku pada hari ke-60 (enam puluh) setelah tanggal pendepositan piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesinya yang ke-30 (tiga puluh) kepada Penyimpan dari negara-negara yang telah menyerahkan piagam tersebut. Piagam yang disampaikan oleh organisasi integrasi ekonomi regional tidak akan dihitung untuk maksud ayat ini.
7. Untuk negara dan organisasi integrasi ekonomi regional lainnya, Konvensi ini mulai berlaku pada hari ke-60 (enam puluh) setelah pendepositan piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesinya.
8. Penyimpan wajib segera memberitahukan kepada seluruh penandatangan dan negara pihak mengenai:
 - (a) setiap penandatangan Konvensi ini beserta tanggalnya;
 - (b) setiap pendepositan suatu piagam ratifikasi, penerimaan, persetujuan, atau aksesinya beserta tanggalnya;
 - (c) tanggal mulai berlakunya Konvensi ini;
 - (d) tanggal mulai berlakunya setiap perubahan batas pertanggungjawaban yang ditetapkan berdasarkan Konvensi ini;
 - (e) Setiap penarikan diri berdasarkan Pasal 54.

Pasal 54 – Penarikan diri

1. Setiap negara pihak dapat menarik diri dari Konvensi ini dengan pemberitahuan tertulis kepada Penyimpan.
2. Penarikan diri mulai berlaku 180 (seratus delapan puluh hari) hari sejak tanggal pemberitahuan tersebut diterima oleh Penyimpan.

Pasal 55 – Hubungan dengan instrumen Konvensi Warsawa yang lain

Konvensi ini harus diutamakan atas aturan-aturan yang berlaku untuk pengangkutan udara internasional:

1. Antara negara-negara pihak Konvensi ini dengan ijin negara-negara tersebut yang menjadi pihak pada:
 - (a) Konvensi Unifikasi Aturan Khusus tentang Angkutan Udara Internasional yang ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 (selanjutnya disebut Konvensi Warsawa);
 - (b) Protokol yang mengamendemen Konvensi Unifikasi Aturan Khusus Tentang Pengangkutan Udara Internasional yang ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929, diselesaikan di Den Haag, tanggal 28 September 1955 (selanjutnya disebut Protokol Den Haag);
 - (c) Konvensi, pelengkap dari Konvensi Warsawa, untuk Unifikasi Aturan Khusus tentang Pengangkutan Udara Internasional yang dilakukan oleh orang selain pembuat kontrak pengangkutan, ditandatangani di Guadalajara, pada tanggal 18 September 1961 (selanjutnya disebut Konvensi Guadalajara);
 - (d) Protokol yang mengamendemen Konvensi Unifikasi Aturan Khusus Tentang Pengangkutan Udara internasional yang ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 seperti yang telah diamandemen dengan Protokol The Hague pada tanggal 28 September 1955

- ditandatangani di Guatemala City, tanggal 8 Maret 1971 (selanjutnya disebut Protokol Guatemala City);
- (e) Protokol tambahan nomor 1-3 dan Protokol Montreal No. 4 untuk mengamendemen Konvensi Warsawa dan diamandemen oleh Protokol The Hague atau Konvensi Warsawa seperti yang telah diamandemen oleh Protokol The Hague dan Protokol Guatemala City, ditandatangani di Montreal tanggal 25 September 1975 (selanjutnya disebut Protokol Montreal); atau

Pasal 56 – Negara-negara dengan lebih dari satu sistem hukum

1. Apabila suatu negara memiliki dua atau lebih unit wilayah yang memberlakukan sistem hukum yang berbeda terkait dengan hal-hal yang diatur dalam Konvensi ini, pada saat penandatanganan, ratifikasi, penerimaan, penyetujuan, atau akses, negara tersebut dapat menyatakan bahwa Konvensi ini berlaku untuk seluruh wilayahnya atau hanya untuk satu unit wilayahnya atau lebih, dan negara tersebut dapat mengubah pernyataan ini dengan menyerahkan pernyataan lainnya kapan pun.
2. Setiap pernyataan tersebut wajib diberitahukan kepada Penyimpan dan wajib menyatakan secara jelas unit-unit wilayah mana yang memberlakukan Konvensi ini.
3. Berkaitan dengan negara pihak yang telah membuat pernyataan tersebut:
 - (a) acuan dalam Pasal 23 tentang “mata uang nasional” harus ditafsirkan dengan mengacu pada mata uang unit wilayah yang relevan dari negara tersebut; dan
 - (b) acuan dalam Pasal 28 tentang “hukum nasional” harus ditafsirkan dengan mengacu pada hukum unit wilayah yang relevan dari negara tersebut.

Pasal 57 – Pensyaratan

Tidak ada pensyaratan yang dapat diajukan terhadap Konvensi ini kecuali bahwa negara pihak setiap saat dapat menyatakan dengan pemberitahuan yang ditujukan kepada Penyimpan bahwa Konvensi ini tidak berlaku untuk:

- (a) Pengangkutan udara Internasional yang dilakukan dan dioperasikan secara langsung oleh negara pihak tersebut untuk tujuan non-komersial yang berkaitan dengan fungsi dan tugas-tugas sebagai suatu negara yang berdaulat; dan/atau
- (b) Pengangkutan penumpang, kargo, dan bagasi untuk otoritas militer dengan pesawat udara baik yang terdaftar atau disewa oleh negara pihak tersebut, dengan keseluruhan kapasitas yang telah dipesan oleh atau atas nama otoritas tersebut.

SEBAGAI TANDA BUKTI, yang Berkuasa penuh yang bertandatangan di bawah ini, yang dikuasakan sebagaimana mestinya untuk itu, telah menandatangani Konvensi ini.

DIBUAT di Montreal pada tanggal dua puluh delapan Mei seribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan dalam bahasa Inggris, bahasa Arab, bahasa China, bahasa Prancis, bahasa Rusia, dan bahasa Spanyol semua naskah mempunyai keautentikan yang sama. Konvensi ini wajib tetap disimpan dalam arsip Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, dan salinan naskah resminya akan disampaikan oleh Penyimpan kepada seluruh negara pihak pada Konvensi, serta negara pihak pada Konvensi Warsawa, negara pihak Konvensi Hague, negara pihak Konvensi Guadalajara, negara pihak Protokol Guatemala City, dan negara pihak Protokol Montreal.