

อนุสัญญา เพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ตระหนักว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ.1929 ต่อไปในอนุสัญญานี้เรียกว่า “อนุสัญญาวอร์ซอ” และตราสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีส่วนสำคัญในการให้ทำกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเป็นเอกรูป

ยอมรับ ความจำเป็นที่จะต้องทำให้อนุสัญญาวอร์ซอและตราสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทันสมัยและรวมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ยอมรับ ความสำคัญของการประกันการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคในการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ และความจำเป็นสำหรับค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมตามหลักการของการชดใช้

ยืนยัน ความปรารถนาที่จะให้การดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศพัฒนาไปอย่างมีระเบียบ รวมทั้งคนโดยสาร สัมภาระและของ เคลื่อนไปอย่างราบรื่น ตามหลักการและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944

เชื่อมั่นว่า การกระทำของรัฐร่วมกันเพื่อความคืบหน้าในการทำให้เป็นเอกรูปและประมวลกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ โดยอนุสัญญาฉบับใหม่เป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดเพื่อบรรลุถึงคุณภาพที่เป็นธรรมแห่งผลประโยชน์

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

บทบัญญัติทั่วไป

ข้อ 1 – ขอบเขตการบังคับใช้

- อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนระหว่างประเทศทั้งปวงซึ่งคน สัมภาระ หรือของ ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยานเพื่อสินจ้าง อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยวิสาหกิจขนส่งทางอากาศด้วย
- เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า *การรับขนระหว่างประเทศ* หมายถึง การรับขนใดๆ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตั้งอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีสองรัฐ หรือภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว ถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ถึงแม้ว่ารัฐนั้นไม่เป็นรัฐภาคีก็ตาม การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียวโดยไม่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ไม่เป็นการรับขนระหว่างประเทศตามความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้

3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ การรับขันท่าจะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกัน ให้ถือว่าเป็นการรับขันท่าเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าการรับขันท่านั้นคู่สัญญาได้ถือว่าเป็นการดำเนินการเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด และยอมไม่สูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ เพียงเพราะว่าจะต้องปฏิบัติการทั้งหมดภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกันตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุด
4. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขันท่าที่กำหนดในหมวด 5 ด้วย ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในหมวดนั้น

ข้อ 2 – การรับขันท่าซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐและการรับขันท่าไปรษณีย์ภัณฑ์

1. อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขันท่าซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือโดยองค์การของรัฐที่ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ถ้าการรับขันท่านี้อยู่ในเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน ข้อ 1
2. ในการรับขันท่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์
3. นอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขันท่าไปรษณีย์ภัณฑ์

หมวด 2

การจัดทำเอกสารและหน้าที่ของคู่สัญญาเกี่ยวกับการรับขันท่าซึ่งคนโดยสาร สัมภาระและของ

ข้อ 3 – คนโดยสารและสัมภาระ

1. ในการรับขันท่าคนโดยสาร ให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขันท่า ฉบับหนึ่งหรือเป็นชุด ซึ่งมี
 - (เอ) การบ่งชี้ถึงถิ่นต้นทางและปลายทาง
 - (บี) การบ่งชี้ถึงถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง ถ้าถิ่นต้นทางและปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง
2. วิธีอื่นๆ ซึ่งมีข้อมูลตามที่ระบุในวรรค 1 อาจใช้แทนการส่งมอบเอกสารตามวรรค 1 ได้ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้ให้ผู้ขนส่งเสนอที่จะส่งมอบเอกสารซึ่งแสดงข้อมูลที่มีอยู่นั้นให้แก่คนโดยสาร
3. ให้ผู้ขนส่งส่งมอบป้ายกำกับสัมภาระสำหรับสัมภาระลงทะเบียนแต่ละชิ้นให้แก่คนโดยสาร
4. ให้มีข้อความแจ้งให้คนโดยสารทราบว่า ในกรณีที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ อนุสัญญานี้จะบังคับและอาจจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีการตายหรือการบาดเจ็บและกรณีการถูกทำลายหรือการ สูญหาย หรือการเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัมภาระ รวมทั้งกรณีการล่าช้า

5. การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรคข้างต้นจะไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญารับขนนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายแห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 4 – ของ

1. ในการรับขนของ ให้มีการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ
2. วิธีอื่นๆ ซึ่งมีบันทึกการรับขนที่จะปฏิบัติการ อาจใช้แทนการส่งมอบใบตราส่งทางอากาศ ถ้าได้นำวิธีอื่นนั้นมาใช้ และผู้ตราส่งร้องขอ ให้ผู้ขนส่งมอบใบรับของซึ่งให้ข้อบ่งชี้ถึงของที่ส่งและการเข้าถึงข้อมูลที่มีอยู่ในบันทึกโดยวิธีอื่นนั้น ให้แก่ผู้ตราส่ง

ข้อ 5 - รายการของใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของให้รวมถึง

- (เอ) การบ่งชี้ถึงถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
- (บี) การบ่งชี้ถึงถิ่นหยุดพักอย่างน้อยหนึ่งแห่ง ถ้าถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งอยู่ในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง
- (ซี) การบ่งชี้ถึงน้ำหนักแห่งของที่ส่ง

ข้อ 6 – เอกสารเกี่ยวกับสภาพแห่งของ

ถ้าจำเป็นต้องปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางกาตรวจ และพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจทำนองเดียวกัน ผู้ตราส่งอาจถูกเรียกให้ส่งมอบเอกสารที่บ่งชี้สภาพแห่งของ บทบัญญัตินี้ไม่มีผลเป็นการก่อให้เกิดหน้าที่ภาระผูกพัน หรือความรับผิดแก่ผู้ขนส่ง

ข้อ 7 – รายละเอียดของใบตราส่งทางอากาศ

1. ให้ผู้ตราส่งจัดทำต้นฉบับใบตราส่งทางอากาศจำนวนสามฉบับ
2. ฉบับที่หนึ่งให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้ขนส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อไว้ ฉบับที่สองให้ระบุไว้ว่า “สำหรับผู้รับตราส่ง” โดยให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้ ฉบับที่สามให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้และมอบให้แก่ผู้ตราส่งหลังจากที่ได้รับของแล้ว
3. ลายมือชื่อของผู้ขนส่งและของผู้ตราส่ง อาจพิมพ์หรือประทับตราก็ได้
4. ถ้าผู้ตราส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำใบตราส่งทางอากาศ ให้ถือว่าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งนั้นในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 8 – การจัดทำเอกสารสำหรับหลายหีบห่อ

ในกรณีที่มีมากกว่าหนึ่งหีบห่อ

- (เอ) ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศแยกต่างหากจากกัน
- (บี) ผู้ตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบรับของแยกต่างหากจากกัน เมื่อได้มีการใช้วิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2

ข้อ 9 – การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องเอกสาร

การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติข้อ 4 ถึง 8 ไม่กระทบความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม สัญญารับขนนั้นยังอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด

ข้อ 10 – ความรับผิดชอบเกี่ยวกับรายการของเอกสารที่ได้จัดทำ

1. ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนหรือบุคคลซึ่งทำในนามของตนได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือที่ตนหรือบุคคลซึ่งทำในนามของตนได้ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อการระบุไว้ในใบรับของหรือเพื่อการระบุไว้ในบันทึกที่ได้เก็บรักษาไว้โดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2 ความที่กล่าวมาข้างต้นให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลซึ่งกระทำในนามของผู้ตราส่ง เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย
2. ผู้ตราส่งต้องชดใช้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือแก่บุคคลอื่นๆ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิด เพราะเหตุแห่งความผิดแบบแผน ความไม่ถูกต้องหรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ตราส่งหรือบุคคลซึ่งทำในนามของผู้ตราส่งได้ให้ไว้
3. ภายใต้บังคับบทบัญญัติวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ ผู้ขนส่งต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ตราส่ง หรือแก่บุคคลอื่นๆ ซึ่งผู้ตราส่งต้องรับผิด เพราะเหตุแห่งความผิด แบบแผน ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่ครบถ้วนของรายการและข้อความที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลซึ่งทำในนามของผู้ขนส่งได้ระบุไว้ในใบรับของหรือได้ระบุไว้ในบันทึกโดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในข้อ 4 วรรค 2

ข้อ 11 – คุณค่าแห่งการเป็นพยานหลักฐานของเอกสารที่ได้จัดทำ

1. ใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ เป็นพยานหลักฐาน *เบื้องต้น* ของการทำสัญญา การรับของและเงื่อนไขการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของนั้น
2. ข้อความใดๆ ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของที่เกี่ยวกับน้ำหนัก มิติและการบรรจุของรวมทั้งที่เกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เป็นพยานหลักฐาน *เบื้องต้น* ของข้อเท็จจริงที่แสดงไว้ ข้อความที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของไม่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานยันต่อผู้ขนส่งได้ เว้นแต่ ปริมาณ ปริมาตรและสภาพแห่งของนั้น ได้มีการดำเนินการทั้งสองอย่างคือ ผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่งและได้ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของว่าผู้ขนส่งได้ทำการตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่ง หรือเป็นข้อความที่เกี่ยวกับสภาพที่เห็นประจักษ์แห่งของนั้น

ข้อ 12 – สิทธิจัดการกับของ

1. ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ตราส่งในการปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งปวงของผู้ตราส่งตามสัญญา รับขน ผู้ตราส่งมีสิทธิจัดการกับของ โดยถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือปลายทาง หรือในระหว่างการขนส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ใดๆ ที่อากาศยานบินลง หรือเรียกให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทางแก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้แต่เดิม หรือให้ส่งของกลับคืนมายังท่าอากาศยานต้นทาง ผู้ตราส่งต้องไม่ใช่สิทธิในการจัดการนี้ในลักษณะที่จะทำให้เสื่อมเสียแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งรายอื่นๆ และจะต้องใช้คืนค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดขึ้นจากการใช้สิทธินี้
2. ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งข้างต้น ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน
3. ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งในการจัดการของโดยไม่เรียกให้ผู้ตราส่งแสดงใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับที่ส่งมอบให้แก่ผู้ตราส่ง ทั้งนี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียแก่สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้คืนจากผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ อันอาจเกิดขึ้นแต่การปฏิบัติตามคำสั่งนั้นต่อบุคคลที่ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของฉบับนั้น
4. สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งตามข้อสิ้นสุดลงเมื่อสิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามข้อ 13 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธการรับของหรือไม่สามารถติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิจัดการกับของ

ข้อ 13 - การส่งมอบของ

1. เว้นแต่เมื่อผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิของตนตามข้อ 12 แล้ว เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทางและเมื่อได้ชำระค่าภาระติดพันที่ต้องชำระ รวมทั้งเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการรับขนแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้
2. นอกจากจะได้ออกกักไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งผู้รับตราส่งทันทีเมื่อของมาถึง
3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับการสูญหายแห่งของ หรือถ้าของยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดเจ็ดวันหลังจากวันที่ของนั้นควรจะมาถึงแล้ว ผู้รับตราส่งชอบที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญา รับขนนั้นได้

ข้อ 14 – การบังคับใช้สิทธิของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่ตนได้รับตามข้อ 12 และ 13 ได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งได้ปฏิบัติตามภาระผูกพันที่กำหนดไว้ในสัญญา รับขนแล้ว

ข้อ 15 – ความเกี่ยวพันของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งหรือ ความเกี่ยวพันที่มีร่วมกันของบรรดาฝ่ายที่สาม

1. ข้อ 12, 13 และ 14 ไม่กระทบต่อความเกี่ยวพันระหว่างผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือต่อความเกี่ยวพันระหว่างกันของบุคคลภายนอกซึ่งได้สิทธิทั้งหลายมา ไม่ว่าจะจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

2. บทบัญญัติแห่งข้อ 12, 13 และ 14 สามารถเปลี่ยนแปลงได้เฉพาะเมื่อระบุข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของ

ข้อ 16 – พิธีการทางศุลกากร ทางการค้าตรวจ หรือพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่น

1. ผู้ตราส่งต้องให้ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามพิธีการทางศุลกากร ทางการค้าตรวจ และพิธีการของหน่วยงานของรัฐหน่วยงานอื่น ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการขาดหาย ไม่เพียงพอ หรือผิดแบบแผนของข้อมูลหรือเอกสารใดๆ เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่ง ของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
2. ผู้ขนส่งไม่มีภาระผูกพันที่จะต้องตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือเอกสารดังกล่าว

หมวด 3

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและขอบเขตของการชดใช้ความเสียหาย

ข้อ 17 – การตายและการบาดเจ็บของคนโดยสาร – ความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการในการขึ้นหรือการลงจากอากาศยาน
2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สัมภาระลงทะเบียนถูกทำลายหรือการสูญหาย หรือการเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการถูกทำลาย การสูญหายหรือการเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในอากาศยาน หรือในช่วงเวลาที่สัมภาระลงทะเบียนนั้นอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่อง คุณภาพหรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งสัมภาระนั้น ในกรณีสัมภาระไม่ลงทะเบียน รวมถึงสิ่งของส่วนตัว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าสัมภาระลงทะเบียนสูญหาย หรือถ้าสัมภาระลงทะเบียนยังไม่ถึงเมื่อพ้นกำหนดสี่สิบเอ็ดวันหลังจากวันที่สัมภาระนั้นควรจะมาถึง คนโดยสารขอที่จะบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิทั้งหลายอันเกิดแต่สัญญาฉบับนั้นได้
4. นอกจากจะกำหนดเป็นอย่างอื่น ในอนุสัญญาฯ นี้ คำว่า “สัมภาระ” หมายรวมทั้งสัมภาระลงทะเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเบียน

ข้อ 18 - ความเสียหายแก่ของ

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในเหตุการณ์ที่ของถูกทำลายหรือสูญหาย หรือที่ของเสียหาย โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเช่นว่านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

2. อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการถูกทำลายหรือการสูญหายหรือการเสียหายแก่ของ นั้น เป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

- (เอ) ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพในตัวเองแห่งของนั้น
- (บี) การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้นซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (ซี) การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ
- (ดี) การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการเข้า การออกหรือการผ่านแดนแห่งของ

3. การรับขนทางอากาศในความหมายในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หมายความว่ารวมถึงช่วงเวลาในระหว่างที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

4. ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่ขยายรวมไปถึงการรับขนใดๆ โดยทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ปฏิบัติการนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการรับขนเช่นว่านั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนขึ้น การส่งมอบหรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนตามความมุ่งหมายของความตกลงระหว่างคู่สัญญาให้ทำการรับขนทางอากาศโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่ง ให้ถือว่าการรับขนโดยการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงของการรับขนทางอากาศ

ข้อ 19 – การล่าช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ หรือของ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตน และลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือเป็นการพันวิสัยที่ตน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นว่านั้น

ข้อ 20 – การพ้นจากความรับผิด

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีเหตุมาจากหรือมีส่วนในความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือบุคคลที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้สิทธิมาให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเพียงเท่าที่ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบนั้นเป็นเหตุหรือมีส่วนให้เกิดความเสียหาย เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุการณ์ตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสารโดยบุคคลอื่นที่มีใช้คนโดยสารนั้น ให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือบางส่วนเช่นเดียวกัน เพียงเท่าที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของคนโดยสารนั้น ข้อนี้ใช้บังคับแก่บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทั้งปวงในอนุสัญญานี้รวมถึงวรรค 1 ของข้อ 21 ด้วย

ข้อ 21 – ค่าสินไหมทดแทนในกรณีการตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร

1. ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17 วรรค 1 ที่ไม่เกิน 100 000* หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ผู้ขนส่งจะบอกปิดหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนไม่ได้
2. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ 17 วรรค 1 ในขอบเขตที่เกิน 100 000[†] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า
 - (เอ) ความเสียหายนั้นไม่ได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของผู้ขนส่ง หรือของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือ
 - (บี) ความเสียหายนั้นโดยแท้แล้วเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือการละเว้นการกระทำโดยมิชอบประการอื่นของบุคคลที่สาม

ข้อ 22 – จำนวนจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับการล่าช้า สัมภาระและของ

1. ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการล่าช้าตามที่ระบุไว้ในข้อ 19 ในการรับขนคน ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคน ให้จำกัดเพียง 4 150[‡] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน
2. ในการรับขนสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า ให้จำกัดเพียง 1 000[§] หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน เว้นแต่ ในกรณีที่มอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสารได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่คนโดยสารจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
3. ในการรับขนของ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้า ให้จำกัดเพียงจำนวน 17^{**} หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้ว ในกรณีเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชำระเงินจำนวนไม่เกินจำนวนที่บอกกล่าวไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นสูงกว่าส่วนได้เสียที่แท้จริงที่ผู้ตราส่งจะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทาง
4. ในกรณีที่มีการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้นแก่ของบางส่วนหรือแก่สิ่งใดๆ ที่อยู่ในของนั้น น้ำหนักซึ่งจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คิดเฉพาะน้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ถ้าการถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือ

* ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่ง ICAO ในฐานะผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้ทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด (Limit of liability) ตามข้อ 24 ของอนุสัญญา ซึ่งเป็นการทบทวนครั้งแรก เมื่อปี 2008 (สิ้นสุดปีที่ห้า นับจากวันที่อนุสัญญามีผลใช้บังคับ)

[†] ปัจจุบันคือ จำนวน 113 000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[‡] ปัจจุบันคือ จำนวน 4 694 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

[§] ปัจจุบันคือ จำนวน 1 130 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

^{**} ปัจจุบันคือ จำนวน 19 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

การล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่บางส่วนแห่งของหรือแก่สิ่งใดๆ ที่อยู่ในของนั้น กระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่นที่ส่งโดยใบตราส่งทางอากาศเดียวกัน หรือใบรับของเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่ได้บันทึกไว้โดยวิธีอื่นตามที่กล่าวในวรรค 2 ของข้อ 4 เมื่อไม่มีการออกใบตราส่งทางอากาศหรือใบรับของโดยให้ใช้น้ำหนักรวมของหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อเช่นว่านั้นเป็นข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งด้วย

5. บทบัญญัติแห่งวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทและรู้ยู่ว่าจะน่าจะเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน

6. จำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดในข้อ 21 และในข้อนี้ไม่ยั้งยั้งศาลในการพิพากษาให้เพิ่มเติมในค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินคดีที่โจทก์ต้องเสียไปทั้งหมดหรือบางส่วนพร้อมทั้งดอกเบี้ย ตามที่กำหนดในกฎหมายของรัฐ บทบัญญัติที่กล่าวข้างต้นแล้วมิใช้บังคับ ถ้าในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้ โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินคดี ไม่เกินจำนวนที่ผู้ขนส่งได้เสนอเป็นหนังสือต่อโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดี ถ้าได้ฟ้องคดีหลังจากช่วงระยะเวลาดังกล่าว

ข้อ 23 – การปริวรรตหน่วยเงินตรา

1. จำนวนที่กำหนดไว้ในรูปของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินในอนุสัญญาให้ถือว่าเป็นการกล่าวถึงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนด ในกรณีที่มีการดำเนินคดี การปริวรรตจำนวนดังกล่าวให้เป็นสกุลเงินตราของชาติ ให้ทำโดยใช้มูลค่าของสกุลเงินตรานั้นในหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ณ วันพิพากษาคดี มูลค่าของสกุลเงินตราของชาติในรูปหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของรัฐภาคีที่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้คำนวณตามวิธีกำหนดมูลค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้สำหรับการดำเนินการและธุรกรรมของกองทุน ที่มีผลใช้บังคับ ณ วันพิพากษาคดี มูลค่าของสกุลเงินตราของชาติในรูปหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของรัฐภาคีที่ไม่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้คำนวณตามวิธีที่รัฐภาคีนั้นกำหนด

2. อย่างไรก็ตาม บรรดารัฐภาคีที่ไม่เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศและกฎหมายของตนไม่อนุญาตให้ใช้บทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ได้ อาจประกาศ ณ เวลาที่ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติหรือ ณ เวลาใดๆ หลังจากนั้นว่าในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในข้อ 21 ให้กำหนดอยู่ที่จำนวน 1 500 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในการดำเนินคดีในอาณาเขตของตน 62 500 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 1 ของข้อ 22 15 000 หน่วยเงินตราต่อคนโดยสารในกรณีตามวรรค 2 ของข้อ 22 และ 250 หน่วยเงินตราต่อกิโลกรัมในกรณีตามวรรค 3 ของข้อ 22 หน่วยเงินตรานี้เทียบเท่ากับทองคำจำนวนหกสิบห้ากิโลกรัมโดยมีความบริสุทธิ์เก้าร้อยส่วน ในหนึ่งพันส่วน จำนวนทั้งหลายนี้อาจปริวรรตเป็นเงินตราสกุลของชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การปริวรรตจำนวนทั้งหลายนี้ให้เป็นเงินตราสกุลของชาติจะต้องกระทำตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

3. การคำนวณที่กล่าวมาแล้วในประโยคสุดท้ายของวรรค 1 ของข้อนี้และวิธีการปริวรรตที่กล่าวมาแล้วในวรรค 2 ของข้อนี้ ให้กระทำในลักษณะที่แสดงในสกุลเงินตราของรัฐภาคีในมูลค่าแท้จริงเดียวกับจำนวนในข้อ 21 และ ข้อ 22 เท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะเป็ผลลัพท์มาจากการใช้บังคับแห่งสามประโยคแรกของวรรค 1 ของข้อนี้ รัฐภาคีจะต้องแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาอนุสัญญาถึงวิธีการคำนวณตามวรรค 1 ของข้อนี้ หรือผลลัพท์ของการปริวรรตในวรรค 2 ของข้อนี้แล้วแต่กรณีเมื่อมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารอนุสัญญานี้ และเมื่อใดก็ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงการคำนวณหรือการปริวรรต

ข้อ 24 – การทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด

1. โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อบทบัญญัติข้อ 25 แห่งอนุสัญญาฯ และภายใต้บังคับของวรรค 2 ข้างล่างนี้ การจำกัดความรับผิดที่กำหนดในข้อ 21, 22 และ 23 ให้ทบทวนโดยผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ทั่วประเทศประจำปี การทบทวนดังกล่าวครั้งแรกให้กระทำเมื่อสิ้นสุดปีที่ห้า นับจากวันที่อนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับ หรือถ้าอนุสัญญาฯ ไม่มีผลใช้บังคับภายในห้าปีจากวันที่เปิดให้ลงนามเป็นครั้งแรก ให้กระทำภายในปีแรกที่อนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับ โดยอ้างถึงปัจจัยเงินเพื่อซึ่งเทียบเท่ากับอัตราเงินเพื่อสะสมตั้งแต่การทบทวนครั้งก่อนหรือเมื่อขณะแรกตั้งแต่วันที่อนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับ การวัดอัตราเงินเพื่อที่จะใช้ในการกำหนดปัจจัยเงินเพื่อให้ใช้ค่าเฉลี่ยของอัตราการเพิ่มหรือลดรายปีในดัชนีราคาผู้บริโภคของรัฐซึ่งเงินตราสกุลของชาติที่ประกอบเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินที่กล่าวในวรรค 1 ของข้อ 23
2. ถ้าการทบทวนดังกล่าวถึงในวรรคก่อนสรุปว่า ปัจจัยเงินเพื่อเกินร้อยละ 10 ให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ แจ้งรัฐภาคีถึงการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิด การทบทวนใดๆ เช่นว่านั้นให้มีผลใช้บังคับหกเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ไปยังรัฐภาคี ถ้าภายในสามเดือนหลังจากการแจ้งของผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ ไปยังรัฐภาคี รัฐภาคีส่วนใหญ่ได้แจ้งเป็นหลักฐานว่าไม่เห็นชอบด้วย การทบทวนนั้นไม่มีผลบังคับและให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ นำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมรัฐภาคีให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาฯ แจ้งไปยังรัฐภาคีทั้งปวงทันทีถึงการแก้ไขใดๆ ที่มีผลบังคับ
3. ถึงแม้จะมีวรรค 1 ของข้อนี้ก็ตาม กระบวนการที่กล่าวถึงในวรรค 2 ของข้อนี้ให้ใช้บังคับ ณ เวลาใดๆ ที่รัฐภาคีหนึ่งในสามได้แสดงความสามารถที่จะทำการทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดโดยมีเงื่อนไขว่าปัจจัยเงินเพื่อที่กล่าวถึงในวรรค 1 เกินร้อยละ 30 นับแต่การแก้ไขครั้งก่อน หรือนับแต่วันที่อนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับถ้าไม่มีการแก้ไขมาก่อน การทบทวนครั้งต่อๆ มาซึ่งใช้กระบวนการที่กำหนดในวรรค 1 ของข้อนี้จะต้องกระทำทั่วประเทศประจำปีเริ่มตั้งแต่มื่อสิ้นสุดปีที่ห้าหลังจากวันที่มีการทบทวนภายใต้วรรคนี้

ข้อ 25 – การกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้สัญญาฯ รับขนอยู่ใต้บังคับจำนวนจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่กำหนดในอนุสัญญาฯ นี้ หรือไม่จำกัดจำนวนความรับผิดเลยก็ได้

ข้อ 26 – โฆษณกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใดๆ ที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิด หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่อนุสัญญาฯ นี้ไว้ ย่อมเป็นโฆษณา แต่ความเป็นโฆษณาของข้อกำหนดใดๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาฯ ทั้งฉบับเป็นโฆษณา ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาฯ ที่ยังคงอยู่ ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้

ข้อ 27 - เสรีภาพที่จะทำสัญญา

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญาฯ นี้ ยับยั้งผู้ขนส่งในการปฏิเสธไม่เข้าทำสัญญารับขนใดๆ หรือการสละข้อต่อผู้ใด ๆ ที่มีอยู่ตามอนุสัญญาฯ นี้ หรือการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งไม่ขัดกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นี้

ข้อ 28 – การจ่ายเงินล่วงหน้า

ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ถ้าได้กำหนดไว้โดยกฎหมายภายในของรัฐของผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินล่วงหน้าโดยไม่ล่าช้าแก่บุคคลธรรมดาคนหนึ่งหรือหลายคนหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อใช้ตามความจำเป็นเฉพาะหน้าของบุคคลเช่นว่านั้น การจ่ายเงินล่วงหน้าเช่นว่านั้น ไม่ถือเป็นการยอมรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และอาจนำมาหักออกจากจำนวนใดๆ ที่ผู้ขนส่งจ่ายเป็นค่าเสียหายในภายหลังได้

ข้อ 29 – มูลแห่งการเรียกร้อง

ในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ การป้องกันใดๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ไม่ว่าจะมิใช่โดยวิธีใดๆ ไม่ว่าภายใต้อนุสัญญานี้หรือโดยสัญญาหรือโดยละเมิดหรือโดยประการอื่น สามารถฟ้องได้เฉพาะเมื่ออยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ โดยไม่เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่าผู้ใดเป็นบุคคลผู้มีสิทธิฟ้องคดีและสิทธิของแต่ละบุคคลนั้นจะเป็นประการใด ในการฟ้องคดีเช่นว่านั้นจะไม่ได้รับค่าเสียหายเพื่อการลงโทษ หรือค่าเสียหายที่เป็นตัวอย่าง หรือค่าเสียหายอื่นที่ไม่อาจได้รับการชดเชย

ข้อ 30 – ลูกจ้าง ตัวแทน – การเรียกร้องรวมกัน

1. ถ้ามีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายซึ่งเกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นพิสูจน์ได้ว่าพวกเขาได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของพวกเขา ลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้น มีสิทธิที่จะใช้เงื่อนไขและการจำกัดความรับผิดชอบซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างภายใต้อนุสัญญานี้
2. จำนวนรวมที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง จากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีเช่นว่านั้น ต้องไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้
3. เว้นแต่ในกรณีการรับขนของ บทบัญญัติแห่งวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ ไม่ใช่บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ซึ่งได้กระทำโดยจงใจก่อให้เกิดความเสียหาย หรือโดยประมาทและรู้หรือจะรู้ว่าเป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น

ข้อ 31 – กำหนดเวลาแจ้งการหักทวง

1. การรับมอบโดยบุคคลผู้มีสิทธิรับสัมภาระลงทะเบียนหรือของโดยไม่มี การหักทวง ย่อมเป็น พยานหลักฐานเบื้องต้นว่าสัมภาระลงทะเบียนหรือของได้มีการส่งมอบในสภาพดีและตรงตามเอกสารการรับขนหรือตามบันทึกโดยวิธีอื่นตามวรรค 2 ของข้อ 3 และวรรค 2 ของข้อ 4
2. ในกรณีที่มีความเสียหาย บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบต้องหักทวงต่อผู้ขนส่งโดยพลันหลังจากที่พบความเสียหายนั้น และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีสัมภาระลงทะเบียน และสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบในกรณีของในกรณีล่าช้า การหักทวงต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่สัมภาระหรือของนั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับ
3. การหักทวงทุกกรณีต้องทำเป็นหนังสือและให้ไว้หรือส่งออกไปภายในระยะเวลาที่กล่าวมา
4. ถ้าไม่มีการหักทวงภายในระยะเวลาที่กล่าวมา จะฟ้องคดีผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่เป็นกรณีก่อกวนของฝ่ายผู้ขนส่ง

ข้อ 32 - ความตายของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ

ในกรณีที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ ให้ฟ้องผู้แทนตามกฎหมายของกองทรัพย์สินของผู้ตาย

ข้อ 33 - เขตอำนาจศาล

1. การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายต้องฟ้องต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือภูมิลำเนาของผู้ขนส่งหรือเหนือสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือเหนือสถานที่ประกอบธุรกิจของผู้ขนส่งซึ่งได้มีการทำสัญญา หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือถิ่นปลายทาง ตามแต่โจทก์จะเลือก
2. ในกรณีความเสียหายเป็นผลมาจากความตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร การฟ้องคดีอาจฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งที่กล่าวมาในวรรค 1 ของข้อนี้ หรือในอาณาเขตของรัฐภาคีซึ่งในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวร และผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ไม่ว่าจะใช้อากาศยานของตนเอง หรืออากาศยานของผู้ขนส่งอื่นตามข้อตกลงทางพาณิชย์ และซึ่งผู้ขนส่งนั้นประกอบธุรกิจรับขนคนโดยสารทางอากาศจากสถานที่ที่ตนเองหรือผู้ขนส่งอื่นที่ตนมีข้อตกลงทางพาณิชย์ ได้ทำสัญญาเช่าหรือเป็นเจ้าของ
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของวรรค 2
 - (เอ) “ข้อตกลงทางพาณิชย์” หมายถึง ข้อตกลงซึ่งทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและเกี่ยวกับข้อกำหนดในการให้บริการร่วมในการรับขนคนโดยสารทางอากาศ นอกจากข้อตกลงตั้งตัวแทน
 - (บี) “ถิ่นที่อยู่หลักและถาวร” หมายถึง ที่อาศัยประจำที่และแน่นอนแห่งเดียวของคนโดยสาร ณ เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ สัญชาติของคนโดยสารไม่เป็นปัจจัยในการกำหนดเรื่องนี้
4. ปัญหาในเรื่องกระบวนการพิจารณา ให้บังคับตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น

ข้อ 34 - การอนุญาโตตุลาการ

1. ภายใต้บังคับบทบัญญัติของข้อนี้ คู่สัญญาในสัญญารับขนของอาจกำหนดว่าการระงับข้อพิพาทใดๆ เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ ให้ระงับโดยการอนุญาโตตุลาการ ความตกลงเช่นว่าจะต้องทำเป็นหนังสือ
2. การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ ให้ทำภายในเขตอำนาจศาลหนึ่งศาลใดที่กล่าวในข้อ 33 ตามแต่ผู้เรียกร้องจะเลือก
3. ให้อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้
4. บทบัญญัติในวรรค 2 และวรรค 3 ของข้อนี้ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของข้อความหรือข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ และข้อกำหนดใดๆ ในข้อความหรือข้อตกลงเช่นว่านั้นซึ่งขัดกับบทที่กล่าวมาย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 35 – การจำกัดการฟ้องคดี

1. สิทธิในค่าเสียหายเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีภายในระยะเวลาสองปีนับแต่วันที่มาถึงปลายทาง หรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะมาถึงแล้ว หรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง
2. วิธีการคำนวณระยะเวลาดังกล่าว ให้คำนวณตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น

ข้อ 36 – การรับขนต่อเนื่องกัน

1. ในกรณีของการรับขนที่จะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกันและเข้าข่ายคำนิยามที่กำหนดในวรรค 3 ของข้อ 1 ให้ผู้ขนส่งแต่ละรายซึ่งรับคนโดยสาร สัมภาระหรือของอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายที่อนุสัญญานี้กำหนด และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาคนหนึ่งของสัญญารับขนเท่าที่สัญญานั้นเกี่ยวกับช่วงของการรับขนซึ่งปฏิบัติการภายใต้การควบคุมดูแลของตน
2. ในกรณีของการรับขนในลักษณะนี้ คนโดยสารหรือบุคคลใดๆ ที่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนอันเกี่ยวกับคนโดยสารนั้น สามารถฟ้องคดีได้เฉพาะต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการล่าช้าอันได้เกิดขึ้น เว้นแต่จะมีความตกลงกันโดยแจ้งชัดว่าผู้ขนส่งทอดแรกเข้ารับผิดตลอดการเดินทาง
3. ในกรณีสัมภาระหรือของ คนโดยสารหรือผู้ตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดแรก และคนโดยสารหรือผู้รับตราส่งซึ่งมีสิทธิรับสัมภาระหรือของย่อมมีสิทธิฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และนอกจากนั้น คนโดยสาร ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง อาจฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งทอดที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่การถูกทำลาย การสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งทุกทอดที่กล่าวมานั้นย่อมต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อคนโดยสาร หรือต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

ข้อ 37 – สิทธิไล่เบี้ยต่อฝ่ายที่สาม

ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ทำให้เสื่อมเสียต่อประเด็นปัญหาที่ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ มีสิทธิไล่เบี้ยต่อบุคคลอื่นหรือไม่

หมวด 4

การรับขนร่วมกัน

ข้อ 38 – การรับขนร่วมกัน

1. ในกรณีของการรับขนร่วมกันที่ปฏิบัติการโดยส่วนหนึ่งของเส้นทางโดยทางอากาศ และส่วนอื่นของเส้นทางโดยการรับขนโดยแบบอื่น ภายใต้บังคับวรรค 4 ของข้อ 18 ให้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ใช้บังคับเฉพาะแก่การรับขนทางอากาศ โดยมีเงื่อนไขว่าการรับขนทางอากาศนั้นเข้าข่ายข้อกำหนดของข้อ 1
2. ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ยับยั้งคู่สัญญาในกรณีของการรับขนร่วมกัน ในการระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยแบบอื่นไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ เว้นแต่ได้มีการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ

หมวด 5

การรับขนทางอากาศซึ่งปฏิบัติการโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 39 - ผู้ขนส่งตามสัญญา - ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

บทบัญญัติของหมวดนี้ ใช้บังคับเมื่อมีบุคคลคนหนึ่ง (ต่อไปในที่นี้เรียกว่า “ผู้ขนส่งตามสัญญา”) ในฐานะตัวการทำสัญญา รับขนซึ่งอยู่ในบังคับอนุสัญญานี้ กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง หรือกับผู้ทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง และบุคคลอื่น (ต่อไปในที่นี้เรียกว่า “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง”) ปฏิบัติการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา รับขนทั้งหมดหรือบางส่วนของเส้นทาง แต่ไม่ใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต่อเนื่องกันตามความหมายแห่งอนุสัญญานี้ ให้สันนิษฐานไว้มีอำนาจเช่นว่านั้น ในกรณีที่ไม่มีการพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ข้อ 40 - ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงแต่ละคน

ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงปฏิบัติการรับขนทั้งหมดหรือบางส่วนของเส้นทางซึ่ง ตามสัญญาที่อ้างถึงในข้อ 39 ซึ่งอยู่ในบังคับอนุสัญญานี้ ให้ทั้งผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้ ผู้ขนส่งตามสัญญาสำหรับการรับขนทั้งหมดของเส้นทางที่กำหนดไว้ในสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงสำหรับการรับขนบางส่วน of เส้นทางที่ตนปฏิบัติการ

ข้อ 41 - ความรับผิดชอบร่วมกัน

1. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย
2. การกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา และของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน ที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดย ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือเป็นการกระทำและการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย อย่างไรก็ตาม ไม่มีการกระทำหรือการละเว้นการกระทำเช่นว่านั้น ที่จะทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่อ้างถึงในข้อ 21, ข้อ 22, ข้อ 23 และข้อ 24 ความตกลงพิเศษใดๆ ที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกจากที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ หรือการสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ใดๆ ตามที่อนุสัญญานี้ให้ไว้ หรือการบอกกล่าวใดๆ ไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับเมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางตามข้อ 22 ไม่มีผลต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย

ข้อ 42 - ผู้รับการหักทวงและการสั่ง

การหักทวงใดๆ ที่จะทำต่อผู้ขนส่งหรือการสั่งที่ต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งตามอนุสัญญานี้ให้มีผลเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะมาถึงผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม การสั่งที่อ้างถึงในข้อ 12 จะมีผลก็ต่อเมื่อคำสั่งนั้นมีถึงผู้ขนส่งตามสัญญา

ข้อ 43 – ลูกจ้างและตัวแทน

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนใดๆ ของผู้ขนส่งนั้นหรือของผู้ขนส่งตามสัญญาพิสูจน์ได้ว่า พวกเขาได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของพวกเขา ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดซึ่งใช้บังคับตามอนุสัญญานี้ กับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าพวกเขาเหล่านั้นได้กระทำไปในลักษณะที่ไม่อาจอ้างจำนวนจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้

ข้อ 44 – จำนวนรวมของค่าเสียหาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง จำนวนรวมที่จะได้รับการชดใช้จากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและผู้ขนส่งตามสัญญา และจากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของบุคคลเหล่านั้น จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่อาจให้ได้ตามที่อนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง แต่บุคคลที่กล่าวมาไม่จำเป็นต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดที่ใช้บังคับกับบุคคลนั้นแต่ละคน

ข้อ 45 – ผู้รับการเรียกร้อง

ในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง การฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายอาจฟ้องต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญา หรือต่อทั้งสองรายรวมกันหรือแยกกันตามแต่โจทก์จะเลือก ถ้าได้มีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริงหรือผู้ขนส่งตามสัญญาเพียงรายเดียวในผู้ขนส่งเหล่านั้น ผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องมีสิทธิให้เรียกผู้ขนส่งอื่นเข้ามาในคดีได้ กระบวนพิจารณาและผลแห่งคดีให้ใช้กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ 46 – เขตอำนาจศาลเพิ่มเติม

การฟ้องคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 45 ต้องฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าจะต่อศาลใดศาลหนึ่งที่อาจฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญาตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 33 หรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือสถานที่ที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ตามแต่โจทก์จะเลือก

ข้อ 47 - โฆษะกรรมของข้อกำหนดในสัญญา

ข้อกำหนดใดๆ ในสัญญาที่มุ่งจะปลดเปลื้องผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามหมวดนี้ หรือที่มุ่งจะกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่ใช้บังคับตามหมวดนี้ ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดใดๆ เช่นว่าไม่ทำให้สัญญาทั้งหมดเป็นโมฆะ ซึ่งข้อกำหนดในสัญญาที่ยังคงอยู่ให้อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติของหมวดนี้

ข้อ 48 – ความเกี่ยวพันที่มีระหว่างกันของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในข้อ 45 ไม่มีบทบัญญัติใดในหมวดนี้กระทบต่อสิทธิและภาระผูกพันของผู้ขนส่งระหว่างกัน รวมถึงสิทธิไต่เบี่ยหรือการชดใช้ความเสียหายใดๆ

หมวด 6

บทบัญญัติอื่นๆ

ข้อ 49 – การบังคับใช้กฎเกณฑ์อันพึงบังคับ

ข้อกำหนดใดๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและข้อตกลงพิเศษที่ทั้งปวงซึ่งมีผลใช้บังคับก่อนความเสียหายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญา มุ่งหมายที่จะละเมิดต่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะโดยการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับ หรือโดยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมเป็นโมฆะ

ข้อ 50 – การประกันภัย

รัฐภาคีต้องเรียกให้ผู้ขนส่งของตนคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ รัฐภาคีอาจเรียกให้ผู้ขนส่งที่ดำเนินการเข้ามาในรัฐนั้น ส่งพยานหลักฐานว่าผู้ขนส่งคงไว้ซึ่งการประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้

ข้อ 51 – การรับขนที่กระทำในสถานการณ์พิเศษ

บทบัญญัติข้อ 3 ถึงข้อ 5 ข้อ 7 และข้อ 8 ที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขน ไม่ใช่บังคับแก่การรับขนที่กระทำในสถานการณ์พิเศษนอกขอบข่ายปกติของธุรกิจของผู้ขนส่ง

ข้อ 52 – นิยามของวัน

คำว่า “วัน” เมื่อใช้ในอนุสัญญานี้ หมายความว่า วันตามปฏิทินมิใช่วันทำการ

หมวด 7

บทบัญญัติสุดท้าย

ข้อ 53 - การลงนาม การให้สัตยาบันและการมีผลใช้บังคับ

1. อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อครั้งที่รัฐนั้นๆ เข้าร่วมในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายอากาศซึ่งจัดขึ้น ณ เมืองมอนทรีออลตั้งแต่วันที่ 10 ถึง 28 พฤษภาคม 1999 หลังจากวันที่ 28 พฤษภาคม 1999 อนุสัญญานี้เปิดให้รัฐที่ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมืองมอนทรีออล จนกว่าอนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับตามวรรค 6 ของข้อนี้
2. อนุสัญญานี้เปิดให้องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคลงนามเช่นเดียวกันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ “องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค” หมายถึง องค์การใดๆ ที่ประกอบขึ้นโดยรัฐเอกราชแห่งภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งซึ่งมีอำนาจในบางเรื่องที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับและได้รับการมอบอำนาจอย่างถูกต้องเพื่อลงนาม และเพื่อให้สัตยาบัน ยอมรับ รับรองหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ การอ้างถึง “รัฐภาคี” หรือ “บรรดารัฐภาคี” ในอนุสัญญานี้ใช้บังคับโดยดุษเดียวกันแก่องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค เว้นแต่ในวรรค 2 ของข้อ 1, วรรค 1 (บี) ของข้อ 3, วรรค (บี) ของข้อ 5, ข้อ 23, ข้อ 33, ข้อ 46 และวรรค (บี) ของข้อ 57 เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งข้อ 24 การอ้างถึง “รัฐภาคีส่วนใหญ่” และ “รัฐภาคีหนึ่งในสาม” ไม่ใช้บังคับแก่องค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค
3. อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบันโดยรัฐและโดยองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคซึ่งได้ลงนามในอนุสัญญานี้
4. รัฐหรือองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคใดๆ ซึ่งมีได้ลงนามในอนุสัญญานี้ อาจยอมรับ รับรอง หรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ ณ เวลาใดๆ ก็ได้
5. สัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารให้มอบไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้รับมอบหมายในที่นี้ให้เป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
6. อนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับระหว่างรัฐซึ่งได้มอบไว้ซึ่งสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารที่สามสิบกับผู้เก็บรักษาอนุสัญญาตราสารที่มอบไว้โดยองค์การการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะไม่นำมานับเพื่อความมุ่งประสงค์ของวรรคนี้
7. สำหรับรัฐอื่นและองค์การบูรณาการร่วมกันทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคอื่นๆ อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่หกสิบหลังจากวันที่มีการมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสาร
8. ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาต้องบอกกล่าวไปยังบรรดารัฐผู้ลงนามและบรรดารัฐภาคีโดยพลัน ถึง
 - (เอ) การลงนามในอนุสัญญานี้แต่ละครั้งและวันที่ลงนามนั้น
 - (บี) การมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารแต่ละครั้งและวันที่มอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้การเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารนั้น

- (ซี) วันที่อนุสัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับ
- (ดี) วันที่การแก้ไขจำนวนจำกัดความรับผิดชอบซึ่งกำหนดภายใต้อนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ
- (อี) การบอกเลิกใด ๆ ภายใต้ข้อ 54

ข้อ 54 – การบอกเลิก

1. รัฐภาคีใดๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้โดยการแจ้งเป็นหนังสือถึงผู้เก็บรักษาอนุสัญญา
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อวันที่หนึ่งร้อยแปดสิบหลังจากวันที่ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้รับหนังสือแจ้ง

ข้อ 55 – ความเกี่ยวข้องกับตราสารอนุสัญญาออร์ซออื่น

อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเหนือกว่ากฎเกณฑ์ใดๆ ซึ่งบังคับใช้กับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

1. ระหว่างรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้ โดยอำนาจแห่งรัฐเหล่านั้นซึ่งเป็นภาคีร่วมกันใน
 - (เอ) อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า อนุสัญญาออร์ซอ)
 - (บี) พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารเฮก)
 - (ซี) อนุสัญญาเพิ่มเติมเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งตามสัญญา ลงนาม ณ เมืองกवादาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 1961 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า อนุสัญญากवादาลาฮารา)
 - (ดี) พิธีสารเพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955 ลงนาม ณ กรุงกัวเตมาลาซิตี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 1971 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารกัวเตมาลาซิตี)
 - (อี) พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ถึง 3 และ พิธีสารมอนทรีออลฉบับที่ 4 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาออร์ซอ ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮก หรืออนุสัญญาออร์ซอทั้งซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารกรุงเฮกและพิธีสารกัวเตมาลาซิตี ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 25 กันยายน 1975 (ต่อไปในที่นี้ เรียกว่า พิธีสารมอนทรีออล) หรือ
2. ภายในอาณาเขตของรัฐภาคีใดภาคีหนึ่งแห่งอนุสัญญานี้โดยอำนาจที่รัฐนั้นเป็นภาคีในตราสารหนึ่งตราสารใด ดังกล่าวไว้ในอนุวรรค (เอ) ถึง (อี) ข้างต้น

ข้อ 56 – รัฐซึ่งมีระบบกฎหมายมากกว่าหนึ่งระบบ

1. ถ้ารัฐหนึ่งมีหน่วยดินแดนสองหน่วยดินแดนหรือมากกว่าซึ่งใช้บังคับกฎหมายต่างระบบกันเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ที่กำหนดโดยอนุสัญญา รัฐนั้นอาจประกาศ ณ เวลาที่ลงนาม ให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติว่าอนุสัญญานี้จะครอบคลุมตลอดหน่วยดินแดนของตนหรือเพียงในหนึ่งหน่วยดินแดนหรือมากกว่าและอาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงประกาศนี้โดยการมอบคำประกาศอีกฉบับหนึ่ง ณ เวลาใดๆ ก็ได้
2. คำประกาศดังกล่าวใดๆ ต้องบอกกล่าวไปยังผู้เก็บรักษอนุสัญญาและต้องแจ้งหน่วยดินแดนที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับโดยชัดแจ้ง
3. เกี่ยวกับรัฐภาคีซึ่งได้ทำคำประกาศดังกล่าวแล้ว
 - (เอ) การกล่าวถึงในข้อ 23 ในเรื่อง “เงินตราสกุลของชาติ” จะต้องตีความโดยอ้างถึงสกุลเงินตราของหน่วยดินแดนที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น และ
 - (บี) การกล่าวถึงในข้อ 28 ในเรื่อง “กฎหมายภายใน” จะต้องตีความโดยอ้างถึงกฎหมายของหน่วยดินแดนที่เกี่ยวข้องแห่งรัฐนั้น

ข้อ 57 – ข้อสงวน

อนุสัญญานี้ไม่อาจทำข้อสงวนได้ เว้นแต่รัฐภาคีอาจประกาศ ณ เวลาใดๆ โดยทำหนังสือแจ้งไปยังผู้เก็บรักษอนุสัญญาว่าอนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับกับ

(เอ) การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศที่กระทำและดำเนินการโดยรัฐภาคีตามภาระหน้าที่ซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์ทางการค้า ในฐานะที่เป็นรัฐเอกราช และ/หรือ

(บี) การรับขนคนโดยสาร ของหรือสัมภาระ สำหรับราชการทหารของรัฐ โดยอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐภาคีหรืออากาศยานที่รัฐภาคีนั้นเข้ามา ซึ่งระวางทั้งหมดของอากาศยานได้สงวนไว้โดยหรือสงวนไว้ในนามของราชการทหารดังกล่าว

ในประจักษ์พยานของ ผู้แทนมีอำนาจเต็มซึ่งได้รับมอบหมายโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำ ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม คริสต์ศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยเก้าสิบเก้า ในภาษาอังกฤษ ภาษาอาหรับ ภาษาจีน ภาษาฝรั่งเศส ภาษารัสเซียและภาษาสเปน ทุกตัวบทเป็นต้นฉบับเท่าเทียมกัน อนุสัญญานี้จะคงเก็บรักษาไว้ในบรรณสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและผู้เก็บรักษอนุสัญญาจะต้องส่งสำเนาอนุสัญญาที่รับรองความถูกต้องไปยังรัฐภาคีที่ทั้งปวงแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาวอร์ซอ พิธีสารเฮก อนุสัญญาควาตาลาฮารา พิธีสารกรุงกัวเตมาลาซิตี และพิธีสารมอนทรีออล