

[ **AS INTRODUCED IN THE NATIONAL ASSEMBLY** ]

A

BILL

*to amend the Carriage by Air Act, 2012*

WHEREAS it is expedient to amend the Carriage by Air Act, 2012 (IV of 2012), in the manner and for the purposes hereinafter appearing;

It is hereby enacted as follows:-

1. **Short title and commencement.**— (1) This Act may be called the Carriage by Air (Amendment) Act, 2025.

(2) It shall come into force at once.

2. **Amendment of section 2, Act IV of 2012.**— In the Carriage by Air Act, 2012 (IV of 2012), hereinafter called as the said Act, in section 2, clause (c) shall be renumbered as clause (d), the following clause (c) shall be inserted:

“(c) “Court” means the Consumer Court established under any law or, in the absence of the Consumer Court, any other court of competent jurisdiction; and”.

3. **Amendment of section 3, Act IV of 2012.**— In the said Act, in section 3, after sub-section (10), the following sub-section (11) shall be inserted:

“(11) The Federal Government may, by notification in the official Gazette, amend the Fourth Schedule and revise the limit of liability for international carriage by air to give effect to international commitments.”

4. **Amendment of section 4, Act IV of 2012.**— In the said Act, in section 4, sub-section (2) shall be omitted.

5. **Amendment of section 5, Act IV of 2012.**— In the said Act, in section 5, for sub-section (3), the following shall be substituted:

“(3) The Federal Government may, by notification in the official Gazette, amend the Fifth Schedule and revise the limit of liability for carriage by air, not being international carriage by air, based on average official inflation rate of the intervening period.”

6. **Insertion of sections 5A and 5B, Act IV of 2012.**— In the said Act, after section 5, the following sections 5A and 5B shall be inserted:

“5A. **Court proceedings.**— (1) No action against a carrier or carrier's servant or agent which arises out of damage to which any of the Carriage by Air Conventions applies shall, if he was acting within the scope of his employment, be brought after more than two years, reckoned from the date of arrival at the destination or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

(2) The Court before which any such action is brought under this Act may, at any stage of the proceedings, make any interim or final order as appears to the Court to be just and equitable in view of the provisions of a Schedule and keeping in view any other proceedings in or out of Pakistan.

(3) The Court may rely on the documents produced by the parties or, for reasons to be recorded in writing, allow production of oral evidence by one or more parties to the proceedings.

(4) The Court shall pass the final order or decree within six months from the date of institution of proceedings under this Act.

(5) If the Court fails to decide the case within six months, it shall proceed with the case on day-to-day basis and report the reasons of delay to the High Court whose decision on such report shall be final.

**5B. Amendment of a Schedule.**— (1) If at any time the Federal Government has agreed to a revision of any Carriage by Air Conventions, the Federal Government may, by notification in the official Gazette, make such amendments in a Schedule as it may consider appropriate to give effect to the revision of the Convention.

(2) In sub-section (1), "revision" means an omission from, addition to or alteration of the Convention and includes replacement of the Convention or part of it by another convention."

7. **Insertion of section 8, Act IV of 2012.**— In the said Act, after section 7, the following section 8 shall be inserted:

**"8. Power to make rules.**— (1) The Federal Government may, by notification in the official Gazette, make rules for carrying out the purposes of this Act.

(2) The rules may contain provisions for swift disposal of disputes and payment of liability by the carrier or any other person under this Act."

8. **Amendment of the Fourth Schedule, Act IV of 2012.**— In the said Act, in the Fourth Schedule:

(a) in rule 21, for the figure "100,000", wherever occurs, the figure "151,880" shall be substituted;

(b) in rule 22:

(i) in paragraph (1), for the figure "4150", the figure "6303" shall be substituted;

(ii) in paragraph (2), for the figure "1000", the figure "1519" shall be substituted; and

(iii) in paragraph (3), for the figure "17", the figure "26" shall be substituted; and

(c) in rule 28:

**"28. Advance payments.**— (1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall make full advance payment under rule 21 without delay to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

(2) In case of aircraft accident resulting in injury of a passenger, the carrier shall, in accordance with the general or special direction of the

Pakistan Civil Aviation Authority, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such person or persons.

(3) Any advance payment under this rule shall not constitute recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier."

9. **Amendment of the Fifth Schedule, Act IV of 2012.**— In the said Act, in the Fifth Schedule:

(a) for rule 21, the following shall be substituted:

**"21. Compensation in case of death or injury.**— (1) For damages arising under paragraph (1) of rule 17 not exceeding Rs. 20,000,000/- for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

(2) The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph (1) of rule 17 to the extent that they exceed for each passenger Rs. 20,000,000/- if it is proved that:

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party."

(b) in rule 22, for the figure "1000", wherever occurs, the figure "5000" shall be substituted;

(c) in rule 23, for the expression "section 4(5) of this Bill at five-year intervals", the expression "sub-section (3) of section 5 of this Act" shall be substituted; and

(d) for rule 27, the following shall be substituted:

**"27. Advance payments.**— (1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall make full advance payment under rule 21 without delay to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

(2) In case of aircraft accident resulting in injury of a passenger, the carrier shall, in accordance with the general or special direction of the Pakistan Civil Aviation Authority, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such person or persons.

(3) Any advance payment under this rule shall not constitute recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier."; and

(e) in rule 29, for paragraph (3), the following shall be substituted:

**"(3)** Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs (1) and (2) of this rule shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with intent

to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

**10. Amendment of the Sixth Schedule, Act IV of 2012.—** In the said Act, in the Sixth Schedule:

(a) for rule 6, the following shall be substituted:

"6. (1) Any person competent to bring an action under rule 2 may apply for the succession certificate under the Succession Act, 1925 (XXXIX of 1925) following the death of the passenger for the grants of a certificate to the effect that only the persons named therein are the members of the passenger's family for whose benefit the liability is enforceable under rule 1.

(2) A certificate under sub-rule (1) shall set out the proportion in which each member mentioned therein shall receive the amount recoverable; and the proportion shall be such as may be agreed upon amongst the members or, in the absence of such agreement, as may be determined in the certificate."; and

(b) rule 7 shall be omitted.

THURSDAY  
MAY 14 2014  
THURSDAY  
MAY 14 2014

*Handwritten signature*

## STATEMENT OF OBJECTS AND REASONS

Pakistan is party to Montreal Convention of 1999 (Convention). The Convention establishes an airlines liability in case of international flights for death or injury to a passenger or delay, damage or loss of baggage and cargo. The Convention is adapted as law under the 4<sup>th</sup> Schedule of the Carriage by Air Act, 2012. It contains the limit of liability of the carrier in the Special Drawing Rights (SDR) which is an international reserve asset created by IMF to supplement official reserves of its member countries. The value of SDR is determined on daily basis by IMF based on a basket of five currencies i.e. USD, Euro, Chinese yuan renminbi, Japanese Yen and British Pound. International Civil Aviation Organization (ICAO) reviews and revises SDR denominated liability after every five years. In December 2019 and now from December 2024, ICAO has revised the limit of liability under the Convention in case of international flights, as follows:

S. No.	Montreal Convention 1999 (4 <sup>th</sup> Schedule)	Carriage by Air Act, 2012 (4 <sup>th</sup> Schedule)	Original Limit (SDR)	Rounded Revised Limit (SDR) 2019	Rounded Revised Limit (SDR) 2024
1.	Article 21	Rule 21: In case of death	100,000	128,821	151,880
2.	Article 22, paragraph 1	Rule 22(1): damage/ delay of passenger	4,150	5,346	6303
3.	Article 22, paragraph 2	Rule 22(2): damage/ delay of baggage	1,000	1,288	1519
4.	Article 22, paragraph 3	Rule 22(3): damage/ delay of cargo	17 (per kg)	22 (per kg)	26 (per kg)

This ICAO determination is binding on Pakistan and requires amendments in the 4<sup>th</sup> Schedule of the Carriage by Air Act, 2012. Further, in case of domestic carriage by air, the compensation amount in PKR was fixed in 2012 @ 5 million (in case of death of passenger). It and other amounts also require revision which are proposed to be enhanced in this Bill.

There are changes in the amount of compensation in regular intervals. In fact, next review of limit of liability under the Convention is likely by December 2029. In view of this, it proposed that the Federal Government may be empowered to incorporate requisite changes through notification in the official Gazette based on implementation of the international commitments and inflationary trends in case of domestic air carriers. Provisions relating to swift disposal of disputes are also required along with empowering the courts to provide interim relief to the aggrieved persons. A mechanism for decision of cases under this Act within six months is also proposed with authority of the Federal Government to make detailed rules for swift disposal of dispute relating to liability and payment of compensation. Further, the passengers of air carriers and those who book cargo by air are consumers. Consumer Courts have jurisdiction to redress their grievances. The definition of "Court" will bring clarity of forum for redressal of grievances under this Act. Hence this Bill.

  
MINISTER FOR DEFENCE

## [قومی اسمبلی میں پیش کرنے کے لئے]

### بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ، ۲۰۱۲ء میں ترمیم کرنے کا بل

ہر گاہ کہ یہ قرین مصلحت ہے کہ بعد ازیں ظاہر ہونے والی اغراض کے لیے اور ایسے طریقہ کار میں، بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ، ۲۰۱۲ء (۴ بابت ۲۰۱۲ء) میں ترمیم کی جائے؛  
بذریعہ ہذا حسب ذیل قانون وضع کیا جاتا ہے:-

۱۔ مختصر عنوان اور آغاز نفاذ:- (۱) یہ ایکٹ بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز (ترمیمی) ایکٹ، ۲۰۲۵ء کے نام سے موسوم ہوگا۔

(۲) یہ فی الفور نافذ العمل ہوگا۔

۲۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء کی دفعہ ۲ کی ترمیم:- بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ، ۲۰۱۲ء (۴ بابت ۲۰۱۲ء) میں، جسے بعد ازیں مذکورہ ایکٹ کے طور پر پکارا جائے گا کی، دفعہ ۲ کی، شق (ج) کو شق (د) کے طور پر دوبارہ نمبر دیا جائے گا، حسب ذیل شق (ج) کو شامل کر دیا جائے گا:

” (ج) ”عدالت“ سے کسی بھی قانون کے تحت قائم کردہ عدالت برائے صارف یا، عدالت برائے صارف کی غیر موجودگی میں، مجاز اختیار سماعت کی کوئی بھی دیگر عدالت مراد ہے؛ اور“۔

۳۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء کی دفعہ ۳ کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کی، دفعہ ۳ میں، ذیلی دفعہ (۱۰) کے بعد، حسب ذیل ذیلی دفعہ (۱۱) کو شامل کر دیا جائے گا:

” (۱۱) وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، جدول چہارم میں ترمیم کر سکے گی اور بین الاقوامی عہد ناموں کو موثر بنانے کی بابت بین الاقوامی بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کے لیے واجبات کی حد پر نظر ثانی کر سکے گی۔“

۴۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء کی دفعہ ۴ کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کی دفعہ ۴ میں، ذیلی دفعہ (۲) کو حذف کر دیا جائے گا۔

۵۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء کی دفعہ ۵ کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کی دفعہ ۵ میں، ذیلی دفعہ (۳) کو حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:

”(۳) وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، جدول پنجم میں ترمیم کر سکے گی اور درمیانی مدت کے اوسط سرکاری شرح افراط زر کی بنیاد پر، جو بین الاقوامی بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کے طور پر نہ ہو، بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کے لیے واجبات کی حد پر نظر ثانی کر سکے گی۔“

۶۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء کی دفعات ۵ الف اور ۵ ب کی شمولیت:- مذکورہ ایکٹ میں، دفعہ ۵ کے بعد، حسب ذیل دفعات ۵ الف اور ۵ ب کو شامل کر دیا جائے گا:

”۵ الف۔ عدالتی کارروائیاں:- (۱) بار برداری یا بار بردار کے ملازم یا کارندے کے خلاف کوئی کارروائی نہیں کی جائے گی جو کسی نقصان کے نتیجے میں ظاہر ہو جس پر کسی بھی بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کونشنز کا اطلاق ہوتا ہو، اگر وہ اپنی ملازمت کے دائرہ کار کے اندر کام کر رہا تھا اسے دو سال سے زائد کے بعد لایا جائے تو منزل پر پہنچنے کی تاریخ سے یا ہوائی جہاز پہنچنے کی تاریخ سے، یا بار برداری رکنے کی تاریخ سے شمار کیا جائے گا۔

(۲) عدالت جس کے روبرو اس ایکٹ کے تحت کوئی بھی ایسی کارروائی لائی جائے، تو کارروائی کے کسی بھی مرحلہ پر، کوئی بھی عبوری یا حتمی حکم دے سکے گی جیسا کہ عدالت کو کسی جدول کے احکامات کے پیش نظر اور پاکستان میں یا اس سے باہر کسی بھی دیگر کارروائیوں کو مد نظر رکھتے ہوئے منصفانہ اور قرین عدل معلوم ہو۔

(۳) عدالت فریقین کی جانب سے پیش کردہ دستاویزات پر انحصار کر سکے گی یا، تحریری طور پر وجوہات قلمبند کرتے ہوئے، کارروائیوں میں ایک یا زائد فریقین کی جانب سے زبانی شہادت دینے کی اجازت دے سکے گی۔

(۴) عدالت اس ایکٹ کے تحت کارروائیوں کے آغاز کی تاریخ سے چھ ماہ کے اندر حتمی حکم یا ڈگری صادر کرے گی۔

(۵) اگر عدالت چھ ماہ کے اندر مقدمہ کا فیصلہ کرنے میں ناکام ہو جائے تو، وہ روزانہ کی بنیاد پر مقدمے کی کارروائی کرے گی اور عدالت عالیہ کو تاخیر کی وجوہات پر رپورٹ دے گی جس کا مذکورہ رپورٹ پر فیصلہ حتمی ہوگا۔

۵۔ ب۔ جدول میں ترمیم:- (۱) اگر وفاقی حکومت کسی بھی وقت کسی بھی بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کنونشنز کی نظر ثانی کے لیے متفق ہو تو، وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، جدول میں ایسی ترمیم کر سکے گی جیسا کہ وہ کنونشن کی نظر ثانی کو موثر بنانے کے لیے مناسب سمجھے۔

(۲) ذیلی دفعہ (۱) میں، ”نظر ثانی“ سے مراد کنونشن سے کسی امر کا احذف، اس میں اضافہ یا اس کی رد و بدل ہے اور اس میں کنونشن یا اس کے حصے کی کسی دوسرے کنونشن سے تبدیلی شامل ہے۔“

۷۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء میں، دفعہ ۸ کی شمولیت:- مذکورہ ایکٹ میں، دفعہ ۷ کے بعد، حسب ذیل دفعہ ۸ کو شامل کر دیا جائے گا:

”۸۔ قواعد وضع کرنے کا اختیار:- (۱) وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، اس ایکٹ کے اغراض کی بجا آوری کے لیے قواعد وضع کر سکے گی۔“

(۲) قواعد اس ایکٹ کے تحت بار بردار یا کسی بھی دیگر شخص کی جانب سے تنازعات کو تیزی سے نمٹانے اور واجبات کی ادائیگی کے لیے احکامات پر مشتمل ہو سکیں گے۔“

۸۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء میں، جدول چہارم کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کے، جدول چہارم میں:

(الف) قاعدہ ۲۱ میں، ہندسہ ”۱۰۰،۰۰۰“، جہاں کہیں بھی آئے، ہندسہ ”۱۵۱،۸۸۰“ سے تبدیل کر دیا جائے گا؛

(ب) قاعدہ ۲۲ میں:

(اول) پیراگراف (۱) میں، ہندسہ ”۳۱۵۰“ کو، ہندسہ ”۶۳۰۳“ سے تبدیل کر دیا

جائے گا؛

(دوم) پیراگراف (۲) میں، ہندسہ ”۱۰۰۰“ کو، ہندسہ ”۱۵۱۹“ سے تبدیل کر دیا جائے

گا؛ اور

(سوم) پیراگراف (۳) میں، ہندسہ ”۱۷“ کو، ہندسہ ”۲۶“ سے تبدیل کر دیا جائے

گا؛ اور

(ج) قاعدہ ۲۸ میں:

”۲۸۔ پیشگی ادائیگیاں:- (۱) ہوائی جہاز کے حادثے میں کسی مسافر کی موت واقع ہونے کی

صورت میں، بار بردار قاعدہ ۲۱ کے تحت حقیقی شخص یا اشخاص کو جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کا مستحق ہو یا ہوں بلاتا تاخیر مکمل پیشگی ادائیگی کرے گا۔

(۲) ہوائی جہاز حادثے میں کسی مسافر کے زخمی ہونے کی صورت میں، بار بردار، پاکستان

سول ایوی ایشن اتھارٹی کی عمومی یا خصوصی ہدایت کی مطابقت میں، حقیقی شخص یا اشخاص کو جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کے مستحق ہوں مذکورہ شخص یا اشخاص کی فوری معاشی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے بلاتا تاخیر پیشگی ادائیگیاں کرے گا۔

(۳) اس قاعدے کے تحت کوئی بھی پیشگی ادائیگی واجبات کا اعتراف نہیں کرے گی اور بار بردار

کی جانب سے ہر جانہ کے طور پر بعد میں ادا کی جانے والی کسی بھی رقم کے خلاف جرمانہ لیا جاسکے گا۔“

۹۔ ایکٹ ۴ بابت ۲۰۱۲ء میں، جدول پنجم کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کے، جدول پنجم میں:

(الف) قاعدہ ۲۱ کو، حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:

”۲۱۔ موت یا زخمی ہونے کی صورت میں معاوضہ:- (۱) قاعدہ ۱۷ کے

پیراگراف (۱) کے تحت پیدا ہونے والے نقصانات کے لیے جو ہر مسافر

کے لیے ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ روپے سے زائد نہ ہو، بار بردار اپنے

واجبات کو خارج یا محدود کرنے کے قابل نہیں ہوگا۔

(۲) بار بردار قاعدہ ۱۷ کے پیرا گراف (۱) کے تحت پیدا ہونے والے نقصانات

کے لیے ذمہ دار نہیں ہوگا اس حد تک کہ وہ ہر مسافر کے لیے

۲۰,۰۰۰,۰۰۰ روپے سے زائد ہو اگر یہ ثابت ہو جائے کہ:

(الف) مذکورہ نقصان بار بردار یا اس کے ملازمین یا کارندوں کی غفلت یا

دیگر غلط فعل یا ترک فعل کی وجہ سے نہیں ہوا تھا؛ یا

(ب) مذکورہ نقصان صرف تیسرے فریق کی غفلت یا دیگر غلط فعل یا

ترک فعل کی وجہ سے ہوا ہو۔“

(ب) قاعدہ ۲۲ میں ہندسہ ”۱۰۰۰“ جہاں کہیں بھی آئے تو ہندسہ ”۵۰۰۰“ سے تبدیل

کر دیا جائے گا؛

(ج) قاعدہ ۲۳ میں عبارت ”اس بل کی دفعہ ۴ (۵) پانچ سال کے وقفے سے“ عبارت ”اس ایکٹ کی

دفعہ ۵ کی ذیلی دفعہ (۳)“ سے تبدیل کی جائے گی؛ اور

(د) قاعدہ ۲۷ کو حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:-

”۲۷۔ پیشگی ادائیگیاں:- (۱) ہوائی جہاز کے حادثے کی

صورت میں مسافر کی موت کے نتیجے میں، بار بردار قاعدہ ۲۱ کے تحت

حقیقی شخص یا اشخاص کو معاوضے کا دعویٰ کرنے کا مستحق ہو یا ہوں

بلا تا خیر مکمل پیشگی ادائیگی کرے گا۔

(۲) ہوائی جہاز کے حادثے کی صورت میں مسافر کے زخمی ہونے کے نتیجے

میں بار بردار پاکستان سول ایوی ایشن اتھارٹی کی خصوصی یا عمومی ہدایت

کی مطابقت میں حقیقی شخص یا اشخاص جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کے

مستحق ہوں مذکورہ اشخاص یا شخص کی مالی ضروریات کو پورا کرنے کے

لیے بلا تا خیر پیشگی ادائیگی کرے گا۔

(۳) اس قاعدے کے تحت کوئی بھی پیشگی ادائیگی واجبات کا اعتراف نہیں کرے گی اور بار بردار کی جانب سے بعد ازاں ہر جانے کے طور پر ادا کی جانے والی کسی بھی رقم کے خلاف جرمانہ لیا جاسکے گا۔“ اور

(۵) قاعدہ ۲۹ میں، پیرا گراف (۳) کو حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:-

”(۳) بجز اس کے کہ سامان کی بار برداری کی بابت، اس قاعدے کے پیرا گراف (۱) اور (۲) کے احکامات لاگو نہیں ہوں گے اگر یہ ثابت ہو جائے کہ نقصان بار بردار کے ملازم یا کارندے کے کسی فعل یا ترک فعل کے نتیجے میں ہو جو اس نے نقصان پہنچانے کے ارادے سے یا لاپرواہی سے کیا ہو اور یہ جانتے ہوئے کہ ممکنہ طور پر نقصان پہنچے گا۔“

۱۰۔ ایکٹ نمبر ۵ بابت ۲۰۱۲ میں، جدول ششم کی ترمیم:- مذکورہ ایکٹ کے، جدول ششم

میں:

(الف) قاعدہ ۶ کو، حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:

”۶۔ (۱) قاعدہ ۲ کے تحت کارروائی کرنے کا اہل کوئی بھی شخص جانشین ایکٹ

۱۹۲۵ (نمبر ۳۹ بابت ۱۹۲۵) کے تحت مسافر کی موت کے نتیجے میں

جانشین کے سرٹیفکیٹ کے لیے درخواست دے سکے گا اس ضمن میں

صرف وہ اشخاص جن کا اس میں نام دیا گیا ہو مسافر کے خاندان کے

اراکین ہوں گے جن واجبات کا فائدہ قاعدہ ۱ کے تحت قابل نفاذ ہے۔

(۲) ذیلی قاعدہ (۱) کے تحت ایک سرٹیفکیٹ اس تناسب کو متعین کرے گا جس

میں اس میں مذکورہ ہر رکن کو قابل وصول رقم ملے گی؛ اور تناسب ایسا ہوگا

جس پر اراکین کے مابین اتفاق ہو یا، ایسے معاہدے کی عدم موجودگی

میں جیسا کہ سرٹیفکیٹ میں تعین کیا جائے۔“ اور

(ب) قاعدہ ۷ کو حذف کر دیا جائے گا۔

## بیان اغراض و وجوہ

پاکستان مونٹریال کنونشن ۱۹۹۹ (کنونشن) کا فریق ہے۔ یہ کنونشن بین الاقوامی پروازوں میں کسی مسافر کی موت یا زخمی ہونے یا تاخیر، سامان اور کارگو کے نقصان یا خراب ہونے کی صورت میں ایئر لائنز کی ذمہ داری قائم کرتا ہے کنونشن کو بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ ۲۰۱۲ کے جدول چہارم کے تحت بطور قانون اختیار کیا گیا ہے۔ اس میں خصوصی ڈرائنگ حقوق (SDR) میں بار برداری کی واجبات کی حد شامل ہے جو ایک بین الاقوامی محفوظ اثاثہ ہے جسے آئی ایم ایف نے اپنے رکن ممالک کے سرکاری اثاثوں کی کمی کو پورا کرنے کے لیے تخلیق کیا ہے۔ ایس ڈی آر کی قدر کا تعین آئی ایم ایف روزانہ کی بنیاد پر پانچ کرنسیوں یعنی یو ایس ڈی، یورو، جینی یو آن، رینمنبی، جاپانی ین اور برطانوی پاؤنڈ کی بنیاد پر کرتا ہے۔ بین الاقوامی سول ایوی ایشن تنظیم (آئی سی اے او) ہر پانچ سال کے بعد ایس ڈی آر (SDR) نامی ذمہ داری کا جائزہ لیتی ہے اور اس پر نظر ثانی کرتی ہے۔ دسمبر ۲۰۱۹ میں اور اب دسمبر ۲۰۲۳ سے، آئی سی اے او (ICAO) نے بین الاقوامی پروازوں کے معاملے میں کنونشن کے تحت واجبات کی حد پر نظر ثانی کی ہے، جو حسب ذیل ہے:

نمبر شمار	مونٹریال کنونشن ۱۹۹۹ (جدول چہارم)	بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ ۲۰۱۲ (جدول چہارم)	اصل حد SDR	کھل نظر ثانی شدہ حد (ایس ڈی آر) ۲۰۱۹	کھل نظر ثانی شدہ حد (ایس ڈی آر) ۲۰۲۳
۱	آرٹیکل ۲۱	قاعدہ ۲۱: موت کی صورت میں	۱۰۰۰،۰۰۰	۱۴۸،۸۲۱	۱۵۱،۸۸۰
۲	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۱	قاعدہ ۲۲ (۱): مسافر کا نقصان / تاخیر	۴،۱۵۰	۵،۳۳۶	۶۳۰۳
۳	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۲	قاعدہ ۲۲ (۲): سامان کا نقصان / تاخیر	۱،۰۰۰	۱،۲۸۸	۱۵۱۹
۴	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۳	قاعدہ ۲۲ (۳): کارگو کا نقصان / تاخیر	۱۷ (نی کلو گرام)	۲۲ (نی کلو گرام)	۲۶ (نی کلو گرام)

پاکستان اس آئی سی اے او (ICAO) کے فیصلے کا پابند ہے اور بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ ۲۰۱۲ کے جدول چہارم میں ترمیمات درکار ہیں۔ مزید، اندرون ملک بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز کی صورت میں معاوضے کی رقم پاکستانی روپے میں ۲۰۱۲ میں پچاس لاکھ روپے (مسافر کی موت کی صورت میں) مقرر کی گئی تھی۔ یہ اور دیگر رقوم پر بھی نظر ثانی درکار ہے جو اس بل میں بڑھانے کی تجویز دی گئی ہے۔

معاوضے کی رقم میں متواتر وقفوں میں تبدیلیاں ہوتی ہیں درحقیقت کنونشن کے تحت ذمہ داری کی حد کی اگلی نظر ثانی دسمبر ۲۰۲۹ میں متوقع ہے اس کے پیش نظر یہ تجویز دی گئی ہے کہ وفاقی حکومت کو یہ اختیار دیا جائے کہ وہ سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے اندرون ملک فضائی بار برداروں کے لیے مہنگائی کے رجحانات کو مد نظر رکھتے ہوئے بین الاقوامی عہد ناموں کے اطلاق کی بنیاد پر مطلوبہ تبدیلیاں کو شامل کرے، تنازعات کے فوری تھپیے سے متعلق احکامات بھی درکار ہیں، متاثرہ اشخاص کو فوری عبوری دادرسی فراہم کرنے کے لیے عدالتوں کو بااختیار بنانے کے ساتھ ساتھ تنازعات کو تیزی سے نمٹانے سے متعلق انتظامات کی بھی ضرورت ہے۔ اس ایکٹ کے تحت مقدمات کا چھ ماہ کے اندر اندر فیصلہ کرنے کا طریقہ کار بھی تجویز کیا گیا ہے جس میں وفاقی حکومت کو واجبات اور معاوضے کی ادائیگی سے متعلق تنازعات کو تیزی سے نمٹانے کے لیے تفصیلی قواعد وضع کرنے کا اختیار دیا گیا ہے۔ مزید یہ کہ، ہوائی جہازوں کے مسافر اور وہ لوگ ہیں جو ہوائی جہاز کے ذریعے سامان بک کرنے والے صارفین ہیں۔ عدالتیں برائے صارف کو ان کی شکایات کا ازالہ کرنے کا اختیار حاصل ہے۔ ”عدالت“ کی تعریف اس ایکٹ کے تحت شکایات کے ازالہ کے لیے فورم کی وضاحت کرے گی۔ لہذا یہ بل وضع کیا گیا ہے۔

وزیر دفاع