

दिल्ली उच्च न्यायालय : नई दिल्ली

सुरक्षित : 24.05.2013

उद्घोषित : 19.09.2013

नि.प्र.अ. (मू.प.) 18/2007

एयर इंडिया लिमिटेड

..... अपीलार्थी

द्वारा: सुश्री गीता लूथरा, वरिष्ठ अधिवक्ता के साथ सुश्री दीक्षा शुक्ला, अधिवक्तागण, सुश्री संगीता भारती, श्री हरीश मलिक और श्री गौतम बजाज।

बनाम

तेज शू एक्सपोर्ट्स प्रा. लिमिटेड और अन्य

.....प्रत्यर्थीगण

द्वारा: श्री जी. एस. राघव के साथ श्री ए. के. जैन और श्री पंकज कुमार, प्रत्यर्थी-1 के अधिवक्ता ।

कोरम:

माननीय न्यायमूर्ति श्री एस. रवींद्र भट

माननीय न्यायमूर्ति श्री आर. वी. ईश्वर

न्यायमूर्ति श्री एस.रवीन्द्र भट

1. प्रतिवादी की अपील इस न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश के निर्णय और आदेश पर सवाल उठाती है, जिसने तेज शूज (वादी, जिसे आगे नाम से संदर्भित किया गया है) द्वारा दायर वाद को 20,81,372/10 रुपये की सीमा तक

प्रति वर्ष 10% ब्याज दर के साथ खारिज कर दिया। तेज शूज ने प्रतिवादी (अपीलार्थी , जिसे आगे "एयर इंडिया" कहा जाएगा) पर अपने माल के नुकसान के मूल्य के लिए वाद दायर किया था, जिसे गलत तरीके से प्राप्तकर्ता को जारी किया गया था।

2. एयर इंडिया एक अंतरराष्ट्रीय वायु वाहक है। 1990 में, मेसर्स तेज शू एक्सपोर्टर्स ने एयरवे बिल संख्या 09857645545 दिनांक 21.08.09 द्वारा डीएम (इयूश मार्क) 1,50,152 मूल्य के माल के परिवहन के लिए एयर इंडिया की सेवाएं लीं। एयरवे बिल के तहत नामित माल प्राप्तकर्ता एक बैंक, स्पाक्स नैला, वेस्टर-18674 नैला, पश्चिम जर्मनी था। माल का भुगतान प्राप्त करने के बाद मालवाहक को माल और एअर वे बिल का बिल सौंपा जाना था। तेज शूज ने उक्त एयरवे बिल में वाहक के लिए खेप की राशि की कोई घोषणा नहीं की। नुर्म्बर्ग में माल पहुँचाने के लिए, एयर इंडिया ने फ्रैंकफर्ट में लुफ्थांसा एयरवेज (दूसरे प्रतिवादी) को माल सौंप दिया। यह एयरवे बिल के पीछे छपी शर्तों और नियमों के तहत किया गया था। 30.08.1990 को लुफ्थांसा एयरवेज ने आवश्यक बैंक रिलीज प्राप्त किए बिना गलती से माल को अंतिम प्राप्तकर्ता, मिलिट्रर अंड मुंच को पहुंचा दिया। लुफ्थांसा एयरवेज ने माना कि यह एक वास्तविक गलती थी और वह एयर इंडिया को अधिकतम सीमित देयता के अनुसार मुआवजा देने के लिए सहमत हो गई, अर्थात् खोये सामान के प्रति किलोग्राम 20 अमेरिकी डॉलर (वजन घटाने के आधार पर) जो कि विमानवहन

अधिनियम,1972 ('1972 अधिनियम') के तहत प्रदान किया गया था। लुफ्थांसा ने एयर इंडिया को तेज शूज के दावों का निपटान अमेरिकी 39,780 अमेरिकी डॉलर पर करने के लिए अधिकृत किया, जो कि परिवहन अनुबंध की शर्तों के अनुसार उनकी अधिकतम अर्थात् 20 अमेरिकी डॉलर प्रति किलोग्राम देयता थी।

3. 24.07.1990 पर तेज शूज ने 25 % वार्षिक ब्याज दर के साथ डी.एम. 1,82,717 के लिए अपना दावा प्रस्तुत किया। एयर इंडिया द्वारा दिए गए मुआवजे से असंतुष्ट तेज शूज ने उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 की धारा 12 के साथ पठित धारा 21 के तहत राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग के समक्ष मुआवजे का दावा करते हुए शिकायत दर्ज कराई। 44,26,264/79 *लंबित वाद* और भविष्य ब्याज 21 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से आयोग ने 1972 के अधिनियम के प्रावधानों पर विचार करने के बाद एयर इंडिया को 39780 (अमेरिकी डॉलर) के बराबर तेज शूज का भुगतान करने का आदेश दिया। इस आदेश से असंतुष्ट, तेज शूज ने आयोग के उस आदेश के खिलाफ एक विशेष अनुमति याचिका दायर की। विशेष अनुमति याचिका को बाद में वापस लेते हुए खारिज कर दिया गया था। 02.11.1993 को, तेज शूज ने वाद हेतुक कारण द्वारा तीन साल से अधिक के अंतराल के बाद, इस न्यायालय (1993 का सि.वा. संख्या 2717) के समक्ष रुपये 48,86,784 की वसूली के लिए एक वाद दायर किया। एयर इंडिया ने एक लिखित बयान दायर करके वाद का विरोध करते हुए तर्क दिया कि वाद परिसीमन द्वारा वर्जित था क्योंकि यह 1972 के अधिनियम

द्वारा निर्धारित परिसीमन अवधि से परे दायर किया गया था और राष्ट्रीय आयोग के आदेशों का पालन करते हुए उसने 20 अमेरिकी डॉलर प्रति किलोग्राम की दर से अपने दायित्व का भुगतान किया था।

4. 19.10.2006 के आक्षेपित निर्णय और आदेश द्वारा विद्वान एकल न्यायाधीश ने तेज शूज के पक्ष में तथा एयर इंडिया के विरुद्ध 20,81,372 रुपये की राशि, प्रति वाद 10%, *लंबित वाद* तथा भविष्य ब्याज, प्रति वर्ष, देने का आदेश दिया।

5. एयर इंडिया आग्रह करता है कि विद्वान एकल न्यायाधीश यह समझने में विफल रहे कि तेज शूज के वाद को विमानवहन अधिनियम 1972 के तहत समय पर रोक दिया गया था; वाद भी वर्जित था और उक्त पक्षों के बीच अनुबंध और इस संबंध में जारी किए गए एयरवे बिल के संदर्भ में बनाए रखने योग्य नहीं था। यह तर्क दिया जाता है कि एकल न्यायाधीश यह समझने में विफल रहे कि एयर इंडिया को मुआवजे के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है जो विमानवहन अधिनियम, 1972 के तहत निर्धारित अधिकतम दायित्व से परे था।

6. इसे कहने के लिए वाद समय की पाबंदी थी, *एयर इंडिया शैलेश बनाम ब्रिटिश एयरवेज और अन्य* 2003 (69) डी. आर. जे. 683 पर निर्भर है कपड़ा जहाँ, *पूर्व वेस्ट स्टीमशिप कंपनी, जॉर्जटाउन, मद्रा बनाम एस. के. रामलिंगम चेट्टियार* [1960] 3 एस. सी. आर. 820, में उच्चतम न्यायालय द्वारा घोषित

कानून को ध्यान में रखते हुए और न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि विमानवहन अधिनियम की दूसरी अनुसूची के खंड 18 में यह प्रावधान है कि यदि पंजीकृत सामान या माल को नुकसान होता है तो वाहक नुकसान के लिए उत्तरदायी हो सकता है। वादी का मामला 1972 के अधिनियम के खंड 18 (1) के तहत आया। खंड 29 और 30 के संदर्भ में, दो साल की अवधि से आगे वाद दायर किया गया जो परिसीमा द्वारा वर्जित है। 1972 के अधिनियम की अनुसूची के प्रावधान साफ और स्पष्ट हैं और एक सीमा की अवधि के लिए प्रावधान करते हैं जिसके भीतर माल के नुकसान के लिए हर्जाने का वाद करने के लिए एक वाद दायर किया जाना है, चाहे वह माल का नुकसान हो या मालिक का नुकसान। वाद, दो साल की निर्धारित अवधि से आगे दायर किया गया है, परिसीमा द्वारा वर्जित है।

7. यह तर्क दिया गया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने यह मान कर गलती की है कि माल की गलत डिलीवरी के मामले में, परिसीमन अधिनियम 1972 की पहली और दूसरी अनुसूची के नियम 29 और 30 द्वारा शासित नहीं होगी, बल्कि परिसीमन अधिनियम, 1963 द्वारा शासित होगी। यह प्रस्तुत किया गया है कि नियम 29 और 30 में स्पष्ट रूप से प्रावधान है कि यदि गंतव्य पर पहुंचने की तिथि से, या विमान के पहुंचने की तिथि से, या परिवहन बंद होने की तिथि से दो वर्ष के भीतर कोई कार्रवाई नहीं की जाती है, तो क्षतिपूर्ति का अधिकार समाप्त हो जाएगा। वर्तमान मामले में, माल 30.08.1990 को गंतव्य

पर पहुंचा। इसलिए यह वाद स्पष्ट रूप से परिसीमा अवधि द्वारा वर्जित है। इसके अलावा, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता सुश्री गीता लूथरा ने कहा कि एकल न्यायाधीश ने इस बात को नजरअंदाज कर दिया कि 1972 के अधिनियम के प्रावधानों के तहत, वाहक की देयता 250 फ्रैंक प्रति किलोग्राम (यूएस \$ 20 प्रति किलोग्राम के बराबर) तक सीमित है, जब तक कि यात्री या प्रेषक ने गंतव्य पर डिलीवरी में रुचि की विशेष घोषणा नहीं की हो और यदि मामले की आवश्यकता हो तो पूरक राशि का भुगतान किया हो। वर्तमान मामले में, अधिवक्ता तेज शूज ने वाहक के लिए माल का मूल्य घोषित नहीं किया और इसलिए वाहक को कानून में निर्धारित राशि से अधिक भुगतान करने के लिए मजबूर नहीं किया जा सकता।

8. यह तर्क दिया गया कि वाद समय सीमा के भीतर था यहाँ तक कि एयरवे बिल की शर्तों के अनुसार भी, एअर वे बिल में नामित प्राप्तकर्ता को माल की डिलीवरी न होने की स्थिति में, एअर वे बिल की तिथि से 120 दिनों के भीतर लिखित रूप में शिकायत करना तेज शूज के लिए आवश्यक था, ऐसा न करने पर यह माना जाएगा कि उसने माल की डिलीवरी या गैर-डिलीवरी के खिलाफ शिकायत करने के अपने अधिकार को छोड़ दिया है। चूंकि एयरवे बिल में निर्धारित अवधि के भीतर तेज शूज द्वारा ऐसी कोई शिकायत नहीं की गई थी, इसलिए वाद परिसीमन के तहत वर्जित था।

9. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने *एयर इंडिया बनाम एशिया टैनिंग कंपनी* 2003

(1) एल. डब्ल्यू. 622 पर भरोसा किया, जहां मद्रास उच्च न्यायालय ने कहा कि 'हर्जाना' शब्द को नियम द्वारा परिभाषित नहीं किया गया है और कुछ प्रकार के हर्जाने को अध्याय III में कुछ नियमों में संदर्भित किया गया है। इसका *स्व तथ्य* यह नहीं है कि नियम 30 में निर्धारित परिसीमा अवधि तब लागू नहीं होगी जब नुकसान का दावा माल की डिलीवरी के आधार पर किया जाता है, बिना प्रेषक द्वारा माल प्राप्तकर्ता को भेजे गए एअर वे बिल को प्रस्तुत करने पर जोर दिए। उस मामले में, आरोपित जुर्माना एअर वे बिल बिल पर जोर दिए बिना माल को प्राप्तकर्ता तक पहुंचाने से संबंधित थी, जिसके परिणामस्वरूप, वादी के अनुसार, प्राप्तकर्ता ने पहले भुगतान किए बिना ही माल पर कब्जा प्राप्त कर लिया। नियम 30 में प्रदत्त परिसीमा का नियम स्पष्ट रूप से आकर्षित होगा क्योंकि दावा स्वामित्व के दस्तावेज पर जोर दिए बिना माल की कथित गलत डिलीवरी के संबंध में है, भले ही डिलीवरी उस व्यक्ति को की गई थी जिसे इसे वितरित करने का इरादा था। उन्होंने अमेरिकी निर्यात पर भी भरोसा किया। *इस ब्रांडसन लाइन्स इंक.और अन्य बनाम जो लोपेज और अन्य,ए.आई.आर.1972 एस. सी. 1405* जहाँ यह अभिनिर्धारित किया गया था कि:

“मालवाहक और जहाज को नुकसान या क्षति के संबंध में सभी देयताओं से मुक्त कर दिया जाएगा, जब तक कि माल की डिलीवरी के

एक वर्ष के भीतर या माल की डिलीवरी की तिथि के भीतर वाद दायर नहीं किया जाता है।”

इसी तरह, इस न्यायालय का निर्णय *राजस्थान हस्तशिल्प एम्पोरियम, नई दिल्ली बनाम पैन अमेरिकन वर्ल्ड एयरवेज*, एआईआर 1972 एससी 396 मामले में वाद पर समय की पाबंदी थी, एयर इंडिया के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा इस दलील के संबंध में इस पर भरोसा किया गया है। अधिवक्ता ने *इथियोपियन एयरवेज बनाम गणेश नारायण सबू ए.आई.आर. 2011 एससी 3494 और गल्फ एयर कंपनी बनाम नाहर स्पिनिंग मिल्स लिमिटेड एवं अन्य 2000 आई.एल.आर. (1) पुन एवं हर 238* के आधार पर यह दलील दी कि 1972 के अधिनियम के प्रावधान बाद के विशेष कानून का हिस्सा होने के कारण, तथा इसके विपरीत प्रावधान करते हुए, परिसीमा अधिनियम, 1963 में सन्निहित पहले के सामान्य कानून पर प्रबल होंगे (*अर्थात् सिद्धांत 'बाद का कानून पहले के कानून को निरस्त कर देता है।*)

10. अंत में अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि विमानवहन अधिनियम, 1972 की पहली और दूसरी अनुसूची के नियम 29 और 30 में कहा गया है कि गंतव्य पर पहुँचाने की तिथि से या जिस तिथि को विमान को आना चाहिए था, या जिस तिथि को वाहन रुक गई उसके दो साल के भीतर को कोई कार्रवाई नहीं की जाती है तो नुकसान का दावा करने का अधिकार समाप्त हो जाता है। एअर वे बिल के पीछे मुद्रित अनुबंध की शर्तों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि गंतव्य पर पहुंचने की तिथि से दो वर्ष की समाप्ति के बाद नौ भार प्रेषक का

क्षतिपूर्ति का दावा करने का अधिकार जब्त/माफ/समाप्त हो जाता है। इसके अलावा, हालांकि 'हर्जाना' शब्द को नियमों में परिभाषित नहीं किया गया है और कुछ प्रकार के हर्जाने को अध्याय III के कुछ नियमों में संदर्भित किया गया है, इसका मतलब यह नहीं है कि नियम 30 में निर्धारित सीमा की अवधि तब लागू नहीं होगी जब माल की डिलीवरी के आधार पर हर्जाने का दावा किया जाता है और प्रेषक द्वारा माल प्राप्तकर्ता को भेजे गए एयर वे बिल के उत्पादन पर जोर नहीं दिया जाता है। इस प्रकार, तेज शू द्वारा दायर किया गया वाद, विमानवहन अधिनियम, 1972 के अनुसार परिसीमन कानून तथा नौभार परेषक और वाहक के बीच अनुबंध के तहत वर्जित है।

11. तेज शूज ने विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा दिए गए निष्कर्षों के समर्थन में तर्क दिया कि पहली और दूसरी अनुसूची का खंड 18 1972 के अधिनियम में अधिनियमित किया गया है कि *"एक वाहक किसी भी पंजीकृत सामान या किसी भी सामान के विनाश या नुकसान या क्षति की स्थिति द्वारा हानि का उत्तरदायी है।"* विज सेल्स कॉर्पोरेशन बनाम लुफ्थांसा एयरलाइंस, आई. एल. आर. 1981 डेल 749 के मामले में इस न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश का निर्णय, जहां यह अभिनिर्धारित किया गया था कि माल की गलत डिलीवरी खंड 18 के भीतर नहीं आती है ताकि सीमा की छोटी अवधि को आकर्षित किया जा सके, या वैधानिक रूप से सीमित नुकसान की लागू होने की गारंटी दी जा सके:

“इसलिए, प्रत्यक्ष तौर पर वर्तमान मामले को नियम 18 के तहत इन शर्तों के निहितार्थ के भीतर माल के विनाश, नुकसान या नुकसानके रूप में नहीं माना जा सकता है। इसके बजाय, वादी द्वारा स्थापित मामला गलत व्यक्ति को अनधिकृत डिलीवरी का है। दूसरे शब्दों में, यह तर्क दिया गया है कि इस मामले को सही व्यक्ति को डिलीवरी न करने के रूप में माना जाना चाहिए। दिए गए निर्देशों या दिशा निर्देशों के अनुसार डिलीवरी न करने को डिलीवरी न करने के रूप में माना जाना चाहिए। जहां निर्देशों का पालन नहीं किया जाता है, उसके लिए यह मायने नहीं रखता कि वाहक ने नामित प्राप्तकर्ता के अलावा एक्स या वाई को माल दिया था या नहीं। परिस्थितियों में यह तर्क दिया जाता है कि गलत डिलीवरी का मामला गैर-डिलीवरी की अभिव्यक्ति के अंतर्गत आता है।

यह प्रस्तुत किया गया था कि ईस्ट एंड वेस्ट स्टीमशिप में सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय वाहक के दायित्व को सीमित करने में कोई सहायता नहीं करता है, क्योंकि समुन्द्र द्वारा माल वाहन द्वारा उपयोग की जाने वाली अभिव्यक्ति और वाक्यांश 1972 के अधिनियम में उपयोग की जाने वाली अभिव्यक्तियों से पूरी तरह से अलग थी। विद्वान अधिवक्ता ने इथियोपियन एयरवेज बनाम फेडरल केमिकल वर्क्स ए. आई. आर. 2005 डेल 258 में निर्णय पर भी भरोसा किया, जहां यह देखा गया था कि:

“13. शिपर या माल प्राप्तकर्ता द्वारा किसी भी खाते में होने वाले नुकसान या क्षति की अवधारणा, माल के संदर्भ में होने वाले नुकसान और क्षति के समान नहीं है। हम मेसर्स विज सेल्स कॉर्पोरेशन बनाम लुफ्थांसा, जर्मन एयरलाइंस के मामले (पूर्वोक्त) के फैसले पर भरोसा कर रहे हैं और विद्वान एकल न्यायाधीश के तर्क को मंजूरी देते हैं। ईस्ट एंड वेस्ट स्टीमशिप कंपनी बनाम एस के रामलिंगम चेट्टियार

के मामले (पूर्वोक्त) के पैराग्राफ-18 में सर्वोच्च न्यायलय ने इस बात पर ध्यान दिया कि पैराग्राफ 8 में माल के संबंध में नुकसान या क्षति की बात की गई थी, लेकिन अनुच्छेद के 6वें पैराग्राफ में विधानमंडल ने 'नुकसान या क्षति' शब्दों को अयोग्य छोड़ दिया। इसलिए, अगर पैराग्राफ-6 में 'माल के संबंध में' शब्दों को शामिल किया गया होता और साथ ही 'नुकसान या क्षति' शब्दों के बाद भी, सर्वोच्च न्यायलय ने उन्हें अयोग्य नहीं माना होता, जो कि उनकी अनुपस्थिति में ऐसा था।

12. यह तर्क दिया गया था कि डिलीवरी न होने पर नुकसान के लिए दावा करने को लेकर तेज शूज के अधिकार के बारे में कोई विवाद नहीं हो सकता है क्योंकि उस प्रश्न को राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग (एन.सी.डी.आर.सी.) द्वारा 28 अप्रैल, 1993 के अपने आदेश में अनिर्णीत छोड़ दिया गया था। उस समय, एयर इंडिया ने तेज शूज के इस तरह के नुकसान या मुआवजे का दावा करने के अधिकार के बारे में कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की थी।

13. यह प्रस्तुत किया गया था कि सीमा अधिनियम की धारा 29 के आधार पर, अधिनियम के प्रावधान स्वचालित रूप से उन अधिनियमों और कारणों पर लागू होंगे जो विशेष रूप से प्रदान नहीं किए गए हैं, जब तक कि विशेष या स्थानीय अधिनियम इसके विपरीत प्रदान नहीं करता है। 1972 का अधिनियम माल की डिलीवरी न होने के संबंध में कार्रवाई के कारणों के बारे में चुप था। परिणामतः, सीमा अधिनियम के तहत अवशिष्ट प्रावधान, यानी अनुच्छेद 137, जो तीन साल की अवधि प्रदान करता है, लागू होगा; साथ ही, 1972 के

अधिनियम में मौन का मतलब था कि पहली और दूसरी अनुसूची की प्रविष्टि 18 के तहत प्रदान नहीं किए गए कारणों के संबंध में, वास्तविक नुकसान के आधार पर मुआवजे की वसूली की जा सकती है।

प्रावधान

14. पक्षकारों के मामलों के प्रतिद्वंद्वी गुणों पर चर्चा करने से पहले, कानून के प्रासंगिक प्रावधानों पर ध्यान देना आवश्यक होगा। 1972 के अधिनियम के प्रावधान, जिस हद तक वे प्रासंगिक हैं, बाद में पुनः प्रस्तुत किए जाते हैं। धारा 2 (2) "अभिसमय" का अर्थ है "12 अक्टूबर, 1929 को वारसा में हस्ताक्षरित एअर वे बिल से अंतर्राष्ट्रीय परिवहन से संबंधित कुछ नियमों के एकीकरण के लिए अभिसमय।" धारा 2(1) "संशोधित अभिसमय" को "28 सितंबर 1955 को हेग प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित अभिसमय" के रूप में परिभाषित करती है। धारा 3 (1) इस प्रकार है: " धारा 2 (1) "संशोधित अभिसमय" को "28 सितंबर 1955 को हेग प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित अभिसमय" के रूप में परिभाषित करती है। धारा 3 (1) इस प्रकार है:

"3. भारत में अभिसमय का लागू होना - (1) प्रथम अनुसूची में निहित नियम, जो वाहकों, यात्रियों, प्रेषकों, परेषितियों और अन्य व्यक्तियों के अधिकारों और दायित्वों से संबंधित अभिसमय के प्रावधान हैं, इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन रहते हुए, भारत में एअर वे बिल से किसी भी परिवहन के संबंध में कानून का प्रयोग होगा, बिना परिवहन करने वाले विमान की राष्ट्रीयता पर ध्यान दिए

.....

धारा 4 (1), इसी तरह, निम्नानुसार है:

“4. भारत में संशोधित अभिसमय का अनुप्रयोग-(1) दूसरी अनुसूची में निहित नियम, जो वाहक, यात्रियों, प्रेषकों, परेषितों और अन्य व्यक्तियों के अधिकारों और देनदारियों से संबंधित संशोधित अभिसमय के प्रावधान हैं, इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन रहते हुए, भारत में एअर वे बिल से किसी भी वाहन के संबंध में कानून लागू होगा, जिस पर वे नियम लागू होते हैं, चाहे वाहन चलाने वाले उस विमान की राष्ट्रीयता कुछ भी हो।”

पहली अनुसूची के प्रासंगिक प्रावधान इस प्रकार हैं:

“18. (1) वाहक किसी भी पंजीकृत सामान या किसी भी माल के नष्ट होने, खोने या क्षतिग्रस्त होने की स्थिति में हुई नुकसान के लिए उत्तरदायी होगा, यदि वह घटना जिसके कारण नुकसान हुई है, वह हवाई परिवहन के दौरान हुई हो।

(2) उप-नियम (1) के अर्थ में एअर वे बिल से परिवहन में वह अवधि शामिल है जिसके दौरान सामान या माल वाहक के नियंत्रण में रहता है, चाहे वह हवाई अड्डे पर हो या विमान में, या हवाई अड्डे के बाहर किसी भी स्थान पर उतरने की स्थिति में।

(3) हवाई जहाज द्वारा परिवहन की अवधि हवाई अड्डे के बाहर जमीन, समुद्र या नदी के रास्ते किए जाने वाले किसी भी परिवहन पर लागू नहीं होती। हालाँकि, अगर ऐसा परिवहन लोडिंग, डिलीवरी या ट्रांसशिपमेंट के उद्देश्य से हवाई जहाज द्वारा परिवहन के लिए अनुबंध के निष्पादन में होता है, तो किसी भी नुकसान को, इसके विपरीत सबूत के अधीन, हवाई जहाज द्वारा परिवहन के दौरान हुई किसी घटना का परिणाम माना जाता है।

19. यात्रियों, सामान या सामान की उड़ान में देरी से होने वाले नुकसान के लिए वाहक उत्तरदायी है।”

अनुच्छेद 22, (पहली अनुसूची का) जो दायित्व की सीमाओं को निर्धारित करता है, निम्नानुसार है:

“22. (1) यात्रियों के परिवहन में प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व 1,25,000 फ्रैंक के योग तक सीमित है। जहां समय-समय पर भुगतान के रूप में हर्जाना दिया जा सकता है, वहां उक्त भुगतानों का समतुल्य पूंजी मूल्य 1,25,000 फ्रैंक से अधिक नहीं होगा। फिर भी, विशेष अनुबंध द्वारा वाहक और यात्री दायित्व की उच्च सीमा के लिए सहमत हो सकते हैं।

(2) पंजीकृत सामान और माल की ढुलाई में, वाहक का दायित्व 250 फ्रैंक प्रति किलोग्राम की राशि तक सीमित है, जब तक कि प्रेषक ने उस समय, जब पैकेज वाहक को सौंपा गया था, डिलीवरी के समय मूल्य की एक विशेष घोषणा नहीं की है और यदि मामले में आवश्यकता हो तो एक पूरक राशि का भुगतान किया है। उस स्थिति में वाहक घोषित राशि से अधिक राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, जब तक कि वह यह साबित नहीं करता है कि राशि प्रेषक को डिलीवरी के समय वास्तविक मूल्य से अधिक है।

(3) जहाँ तक उन वस्तुओं का संबंध है जिनके लिए यात्री स्वयं प्रभार लेता है, वाहक का दायित्व प्रति यात्री 5,000 फ्रैंक तक सीमित है।

(4) इस नियम में उल्लिखित राशियों को फ्रांसीसी फ्रैंक को संदर्भित करने के लिए माना जाएगा जिसमें साढ़े पैंसठ मिलीग्राम सोना और मिलीसिमल फाइनेनेस नौ सौ शामिल हैं।”

नियम 29 उस सीमा की अवधि निर्धारित करता है जिसके भीतर नुकसान के लिए कार्रवाई शुरू की जा सकती है:

“29. यदि दो वर्षों के भीतर कोई कार्रवाई नहीं की जाती है तो क्षतिपूर्ति का अधिकार समाप्त हो जाएगा, जिसकी गणना गंतव्य पर

पहुंचने की तिथि से, या उस तिथि से जिस दिन विमान को पहुंचना चाहिए था, या उस तिथि से की जाती है जिस दिन परिवहन बंद हो गया था।”

दूसरी अनुसूची के नियम 18 और 19 को पहली अनुसूची में संबंधित नियमों के साथ समान रूप से लिखा गया है; नियम 22 इस प्रकार है:

“22. (1) व्यक्तियों के परिवहन में प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व 2,50,000 फ्रैंक के योग तक सीमित है। जहां मामले को जप्त करने वाले न्यायालय के कानून के अनुसार, आवधिक भुगतान के रूप में हर्जाना दिया जा सकता है, वहां उक्त भुगतानों का समतुल्य पूंजी मूल्य 2,50,000 फ्रैंक से अधिक नहीं होगा। फिर भी, विशेष अनुबंध द्वारा, वाहक और यात्री दायित्व की एक उच्च सीमा के लिए सहमत हो सकते हैं।

(2) (क) पंजीकृत सामान और माल की ढुलाई में, वाहक का दायित्व 250 फ्रैंक प्रति किलोग्राम की राशि तक सीमित है, जब तक कि यात्री या प्रेषक ने उस समय, जब पैकेज वाहक को सौंपा गया था, गंतव्य पर वितरण में ब्याज की एक विशेष घोषणा नहीं की है और यदि मामले में आवश्यकता हो तो एक पूरक राशि का भुगतान किया है। उस स्थिति में वाहक घोषित राशि से अधिक राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, जब तक कि वह यह साबित नहीं करता है कि वह राशि गंतव्य पर डिलीवरी में यात्री या प्रेषक के वास्तविक हित से अधिक है।

(ख) पंजीकृत सामान या कार्गो, या उसमें निहित किसी भी वस्तु के हिस्से के नुकसान, नुकसान या देरी के मामले में, वाहक की देयता जिस राशि तक सीमित है, उसे निर्धारित करने में ध्यान में रखा जाने वाला वजन केवल संबंधित पैकेज या पैकेजों का कुल वजन होगा। फिर भी, जब पंजीकृत सामान या कार्गो, या उसमें निहित किसी वस्तु के किसी हिस्से की हानि, नुकसान या देरी, उसी सामान चेक या उसी

एअर वे बिल द्वारा कवर किए गए अन्य पैकेजों के मूल्य को प्रभावित करती है, तो दायित्व की सीमा निर्धारित करते समय ऐसे पैकेज या पैकेजों के कुल वजन को भी ध्यान में रखा जाएगा।

(3) जहाँ तक उन वस्तुओं का संबंध है जिनके लिए यात्री स्वयं प्रभार लेता है, वाहक का दायित्व प्रति यात्री 5,000 फ्रैंक तक सीमित है।

(4) इस नियम में निर्धारित सीमाएँ न्यायालय को अपने स्वयं के कानून के अनुसार, इसके अतिरिक्त, वादी द्वारा दायर वाद के खर्च और अन्य खर्चों का पूरा या आंशिक भुगतान करने से नहीं रोकेंगी। यदि निर्धारित हर्जाने की राशि, वाद के खर्च और न्यायालय के अन्य खर्चों को छोड़कर, उस राशि से अधिक नहीं है जो वाहक ने नुकसान पहुँचाने वाली घटना की तिथि से छह महीने की अवधि के भीतर या कार्रवाई शुरू होने से पहले, यदि वह बाद में है, वादी को लिखित रूप में पेश की है, तो उपरोक्त प्रावधान लागू नहीं होगा।

(5) इस नियम में फ्रैंक में उल्लिखित राशियों को एक मुद्रा इकाई के रूप में माना जाएगा जिसमें साढ़े पैंसठ मिलीग्राम सोना जिसमें मिलेसिमल फाइननेस नौ सौ होगी। इन राशियों को लगभग उसी के लगभग परिमाण में राष्ट्रीय मुद्राओं में परिवर्तित किया जा सकता है। न्यायिक कार्यवाही के मामले में सोने के अलावा अन्य राष्ट्रीय मुद्राओं में राशि का रूपांतरण निर्णय तिथि को ऐसी मुद्राओं के सोने के मूल्य के अनुसार किया जाएगा।”

अंततः सीमा अवधि-दूसरी अनुसूची में नियम 30-पहली अनुसूची में नियम 29 के साथ समान सामग्री में है।

15. परिसीमन अधिनियम की धारा 29 इस प्रकार है:

29. बचत

(1) इस अधिनियम में कुछ भी भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 25 को प्रभावित नहीं करेगा। (1872 का 9)

(2) जहां कोई विशेष या स्थानीय कानून किसी मुकदमे, अपील या आवेदन के लिए अनुसूची द्वारा निर्धारित अवधि से अलग सीमा की अवधि निर्धारित करता है, वहां धारा 3 के प्रावधान इस तरह लागू होंगे जैसे कि ऐसी अवधि अनुसूची द्वारा निर्धारित अवधि थी और किसी विशेष या स्थानीय कानून द्वारा किसी वाद, अपील या आवेदन के लिए निर्धारित सीमा की अवधि निर्धारित करने के उद्देश्य से, धारा 4 से 24 (समावेशी) में निहित प्रावधान केवल उस हद तक लागू होंगे जहां तक और जिस हद तक वे ऐसी विशेष या स्थानीय कानून द्वारा स्पष्ट वाद से बहिष्कृत नहीं हैं।

(3) विवाह और तलाक के संबंध में तत्कालीन समयानुरूप किसी विधि में अन्यथा अधिनियम के सिवाय, इस अधिनियम की कोई बात किसी ऐसी विधि के अधीन किसी वाद या अन्य कार्यवाही पर लागू नहीं होगी।

(4) धारा 25 और 26 तथा धारा 2 में "सहजता" की परिभाषा उन क्षेत्रों में उत्पन्न होने वाले मामलों पर लागू नहीं होगी जिन पर भारतीय सुखाचार अधिनियम, 1882 (1882 का 5) का विस्तार कुछ समय के लिए हो सकता है।"

विक्षेपण और निष्कर्ष

16. उपर्युक्त चर्चा से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि इस अपील में शामिल प्रश्न यह है कि क्या एयरलाइन्स कम्पनी, एयर इंडिया, द्वारा यह दावा करना सही है कि वह केवल नियम 22 (1972 अधिनियम की प्रथम और द्वितीय अनुसूची के) द्वारा निर्धारित देयता की सीमाओं तक ही उत्तरदायी है और इसके अतिरिक्त, क्या वाद किसी भी स्थिति में इस कारण वर्जित था कि इसे

1972 अधिनियम की प्रथम अनुसूची के नियम 29 और द्वितीय अनुसूची के नियम 30 के अंतर्गत निर्धारित अवधि के बाद प्रस्तुत या दायर किया गया था।

17. अधिनियम की प्रस्तावना इंगित करती है कि इसे अंतर्राष्ट्रीय परिवहन से संबंधित नियमों के एकीकरण के लिए वारसों अभिसमय (1929 का) को प्रभावी बनाने के लिए और आगे 1955 के हेग प्रोटोकॉल को प्रभावी बनाने के लिए अधिनियमित किया गया था, जिस पर भारत हस्ताक्षरकर्ता है। प्रोटोकॉल ने वारसों अभिसमय में कुछ संशोधन किए। अंतर्राष्ट्रीय परिवहन के संबंध में भारतीय वायु परिवहन अधिनियम, 1934 (1934 का अधिनियम 20) के अधिनियमन द्वारा वारसा अभिसमय को पहले भारत में प्रभावी बनाया गया था और अधिनियम के प्रावधानों को 1964 में जारी एक अधिसूचना के संदर्भ में कुछ अपवादों, अनुकूलन और संशोधनों के अधीन 'घरेलू परिवहन' तक भी विस्तारित किया गया था। अभिसमय में प्रावधान किया गया था कि, जब एअर वे बिल से अंतर्राष्ट्रीय परिवहन के दौरान कोई दुर्घटना होती है, या किसी यात्री या माल को नुकसान होता है, या सामान का नुकसान या विनाश होता है तो इसका दायित्व मालवाहक पर अनुमानित था (जिन्हें, हालांकि उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता था, अगर वे साबित करते हैं कि उन्होंने या उनके एजेंटों ने नुकसान से बचने के लिए सभी आवश्यक उपाय किए थे या उनके लिए ऐसे उपाय करना असंभव था)। संतुलन बनाते हुए, ऐसी धारणा पर देयता की सीमा वाहक पर तय की गई, तथा प्रत्येक यात्री की मृत्यु के संबंध में इसे 1,25,000

गोल्ड फ्रैंक तक सीमित कर दिया गया; जबकि यदि नुकसान वाहक के जानबूझकर किए गए कदाचार के कारण हुई हो, तो देयता की कोई सीमा नहीं थी। माल के विनाश या हानि के मामले में देयता की सीमाएं भी तय की गई थीं।

18. अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन के आग्रह पर सितंबर 1955 में हेग में एक राजनयिक सम्मेलन आयोजित किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप, वारसों अभिसमय 1929 के प्रावधानों में संशोधन किया गया था और वाहक पर लगाए गए अनुमानित दायित्व की सीमा को प्रति यात्री 1,25,000 गोल्ड फ्रैंक से बढ़ाकर प्रति यात्री 2,50,000 गोल्ड फ्रैंक कर दिया गया था; इसके अलावा परिवहन के लिए दस्तावेजों के सरलीकरण के लिए प्रोटोकॉल प्रदान किया गया था और वाहक को भी उत्तरदायी बनाया गया था जहां विमान चलाने या एयर क्राफ्ट को संभालने या दिशानिर्देशन में त्रुटि के कारण नुकसान हुआ था। हेग प्रोटोकॉल को प्रभावी बनाने के लिए भारत सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के अतिरिक्त, इसके एक हस्ताक्षरकर्ता के रूप में, 1972 का अधिनियम 69 (1972 अधिनियम) 15.05.1973 से लागू किया गया।

19. ईस्ट एंड वेस्ट स्टीमशिप (पूर्वोक्त) में सर्वोच्च न्यायालय के फैसले की बात करें तो यह समुद्री परिवहन अधिनियम के तहत माल की हानि (डिलीवरी न होने के कारण) के दावे की पृष्ठभूमि में था। अधिनियम की अनुसूची के प्रासंगिक प्रावधानों की व्याख्या करते हुए, न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया:

"इस संबंध में यह ध्यान देने योग्य है कि जबकि अनुच्छेद 5 में यह स्पष्ट किया गया है कि वहां हानि का अर्थ वाहक की हानि से है और अनुच्छेद 6 में माल को या उसके संबंध में हानि या नुकसानकी बात की गई है, विधायिका ने इस अनुच्छेद के पैरा 6 में "हानि या क्षति" शब्दों को छोड़ दिया है। तथापि, नियम का उद्देश्य माल के मालिकों द्वारा उन्हें हुई हानि के संबंध में किए गए मुआवजे के दावों से वाहकों और मालवाहकों को उन्मुक्ति प्रदान करना है, अतः उस अनुच्छेद में "हानि" शब्द को केवल माल की हानि तक सीमित मानना अनुचित होगा। जब इस विशेष पैराग्राफ के उद्देश्य और पिछले पैराग्राफों के बाद अनुच्छेद में इस पैराग्राफ को स्थापित किये जाने पर विचार किया जाता है, तो इसमें कोई संदेह नहीं रह जाता है कि बॉम्बे उच्च न्यायालय के विद्वान न्यायाधीश अपने निष्कर्ष में सही थे कि इस पैराग्राफ में नुकसान या नुकसानविधायिका के उपयोग की एक व्यापक अभिव्यक्ति है, जिसमें मालवाहक या माल प्राप्तकर्ता को हुई कोई भी हानि या नुकसान शामिल है, जिसके लिए वह शिकायत करता है और वह मालवाहक कंपनी से मुआवजे का दावा करता है। यह तर्क कि माल की डिलीवरी न होने के कारण इससे होनेवाली नुकसान इस खंड के अंतर्गत नहीं आती, केवल उल्लेख कर दिए जाने से भी यह अस्वीकृति योग्य हो जाती है। "जिस तिथि को माल का वितरण होना चाहिए था" प्रायः ऐसे शब्दों का उपयोग स्पष्ट रूप से एक ऐसे मामले के बारे में बता रहा है जहां माल को सुपुर्द नहीं किया गया है। यह खंड माल के मालिक को वाद दायर करने के लिए एक वर्ष का समय देती है। इस वर्ष की गणना माल की सुपुर्दगी की तिथि से की जाएगी, जहां माल वितरित किया गया है और उस तिथि से जब माल वितरित किया जाना चाहिए था, जहां सभी या कुछ माल वितरित नहीं किया गया है। यह तथ्य कि छठे पैराग्राफ का पहला खंड माल को वहां से हटाने की बात करता है, सोचने के लिए एक तर्क हो सकता है क्योंकि बॉम्बे उच्च न्यायालय ने सोचा था कि जब माल की सुपुर्दगी नहीं हुई है तो इस खंड का कोई उपयोग नहीं है। यह उल्लेख

किया जा सकता है कि कुछ प्राधिकरण (कार्वरस कैरिज वाई सी, पृ. 191 10वां संस्करण देखें,) ने सुझाव दिया है कि इस अनुच्छेद के पहले खंड का बहुत कम अर्थ प्रतीत होता है। यह एक ऐसा मामला है जिस पर हमें ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है। यह उल्लेख करना पर्याप्त है कि इस तथ्य के पैराग्राफ के पहले खंड में प्रदान किए गए साक्ष्य के नियम का वितरण न होने के मामलों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ सकता है, यह तय करने में पूरी तरह से अप्रासंगिक है कि क्या तीसरा खंड डिलीवरी न होने के मामलों पर लागू होता है। जैसा कि हम पहले ही कह चुके हैं कि जिस तिथि को माल की डिलीवरी होनी चाहिए थी, वह आवश्यक रूप से एक ऐसे मामले पर विचार करती है जहां माल की डिलीवरी नहीं होने के कारण नुकसान हुआ है।”

निर्णय के पहले भाग में, न्यायालय ने इन प्रावधानों पर ध्यान दिया था:

“पाँचवें पैराग्राफ में प्रावधान किया गया है कि यह माना जाएगा कि प्रेषक ने वाहक को उसके द्वारा दिए गए अंकों, संख्या, मात्रा और वजन के विवरण के संबंध में सटीकता की गारंटी दी है। इसमें आगे यह प्रावधान किया गया है कि प्रेषक ऐसी अशुद्धियों से उत्पन्न होने वाले या उसके परिणामस्वरूप होने वाले सभी नुकसान, नुकसान और खर्चों के लिए वाहक को क्षतिपूर्ति करेगा। फिर पैराग्राफ 6 आता है, जिसका पूरा उल्लेख करना उचित है:-

“ बंदरगाह पर उतरने से पूर्व या इसके मालिक को परिवहन अनुबंध के तहत सुपुर्द नहीं किया जाता या जब तक की नुकसान या नुकसान और नुकसान या नुकसान की प्रकृति को लिखित रूप में मालवाहक या उसके एजेंट को नहीं दी जाती या तीन दिनों के भीतर किसी तरह की हानि या नुकसान सामने नहीं आती, ऐसा निष्कासन माल वाहक द्वारा सुपुर्दगी का प्रथमदृष्टया सबूत होगा जैसा कि पोत-भार वाहन में वर्णित है।”

20. वर्तमान मामले में, हवाई परिवहन अधिनियम नियम 18 (पहली और दूसरी अनुसूची दोनों में) के माध्यम से राहत प्रदान करता है। यह एकमात्र प्रावधान है जो उन स्थितियों को निर्धारित या कल्पना करता है जिनके बारे में संसद ने मुआवजे से निपटने के दौरान विचार किया था। इसकी अभिव्यक्ति "माल के विनाश या हानि या नुकसानकी स्थिति में हुई क्षति" है। ईस्ट एंड वेस्ट स्टीमशीप (पूर्वोक्त) सर्वोच्च न्यायालय को माल के "नुकसान या क्षति" के संबंध में दायित्व को सीमित करते हुए समुद्र द्वारा वहन अधिनियम के तहत एक प्रावधान से निपटना था। न्यायालय ने निर्णायक रूप से खारिज कर दिया कि "माल की हानि या नुकसानके संबंध में "नुकसान या क्षति" पर विचार किया गया था और इसमें माल की नुकसान या क्षति शामिल नहीं थी:

"इस पैराग्राफ में नुकसान या क्षति एक व्यापक अभिव्यक्ति है जिसका उपयोग विधायिका द्वारा वाहक या प्रेषक को हुई किसी भी नुकसान या क्षति को शामिल करने के लिए किया जाता है, जिसके संबंध में वह शिकायत करता है और मालवाहक कंपनी से मुआवजे का दावा करता है। यह तर्क कि माल की डिलीवरी में विफलता के कारण होने वाला नुकसान इस खंड में शामिल नहीं है, केवल अस्वीकृति के योग्य होने के लिए उल्लेख किया जाना है।" जिस तिथि को माल की सुपुर्दगी होनी चाहिए थी" ऐसे शब्दों का उपयोग स्पष्ट रूप से एक ऐसे मामले पर विचार करता है जहां माल की डिलीवरी नहीं की गई है।"

21. इस बात का प्राधिकार है कि जहाँ भी कानून किसी शब्द का स्पष्ट और असंदिग्ध शब्दों में उपयोग करता है, वहाँ न्यायालयों का कार्य ऐसी अभिव्यक्तियों को स्पष्ट करना और सामान्य अर्थ देना है। जब तक संदर्भ

अन्यथा न हो, व्याख्यात्मक प्रक्रिया द्वारा अभिव्यक्ति के आयाम को कम या सीमित नहीं किया जा सकता (संदर्भ श्री राम रामनारायण बनाम बॉम्बे राज्य एआईआर 1959 एससी 459; जम्मा मस्जिद बनाम कोडिमनियनद्र एआईआर 1962 एससी 847)। सुथेंद्रन बनाम अप्रवासन अपीलीय अधिकरण, (1976) 3 ऑल ईआर 611 (एच.एल.) में इस नियम को इस प्रकार स्पष्ट रूप से समझाया गया है:-

" संसद को प्रथम दृष्टया संसद अधिनियम में कही गई बातों का अर्थ बताने का श्रेय दिया जाता है। कानून के शासन के तहत जीने की उम्मीद रखने वाले लोगों के लिए कानूनों का मसौदा तैयार करना कभी भी संतोषजनक नहीं होगा जब तक कि न्यायालय जब भी संभव हो निर्माण के 'सुनहरे नियम' को लागू करने का प्रयास न करें, यानी वैधानिक भाषा को व्याकरणिक और शब्दावली के अनुसार, सामान्य और प्राथमिक अर्थ में बिना किसी चूक या जोड़ के जो इसके संदर्भ में हैं, पढ़ा जाए।"

वर्तमान मामले में, 1972 में ऐसा कुछ भी नहीं है जो "क्षति" को केवल विनाश या नुकसान तक सीमित करने के लिए एक प्रतिबंधात्मक निर्माण की गारंटी देता है। माल के लिए, जब सादे शब्द स्पष्ट रूप से "हानि" (जोर दिया जाता है) होते हैं। इसलिए, यह अभिनिर्धारित करना कि माल की डिलीवरी न होने के परिणामस्वरूप होने वाली क्षति अधिनियम द्वारा प्रदान किए गए नुकसान से बड़े नुकसान के लिए कार्रवाई को उचित ठहराने के लिए अधिनियम के बाहर आता है, जो कि अनुचित होगा।

22. यात्री के वस्तु को हुए नुकसान, उसके व्यक्तिगत चोट, और माल की हानि, या माल के विनाश या क्षति के कारण होने वाले नुकसान के मामले में समान नियमों के अंतर्गत आने वाली सार्वजनिक नीति और अभिसमय (साथ ही प्रोटोकॉल) द्वारा उठाए जाने वाले अनुमान - जो कानून के रूप में अधिनियमित हैं - को सर्वोच्च न्यायालय ने *ट्रांस मेडिटेरेनियन एयरवेज बनाम मेसर्स यूनिवर्सल एक्सपोर्ट्स और अन्य* (2011)10 एससीसी 316 में अपने हाल के फैसले में "वाहक के दायित्व को सीमित करके उस पर दायित्व के अनुमान को आरोपित करने को संतुलित करने" के रूप में वर्णित किया है... (पूर्व) हाउस ऑफ लॉर्ड्स ने *एबनेट बनाम ब्रिटिश एयरवेज पीएलसी* 1997 (1) ऑल.ईआर 193 में इसी तरह यू.के. कानून की समान शर्तों को चित्रित किया था, जिसने हेग प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित वारसों अभिसमय को प्रभावी किया था, इस प्रकार है -

"अनुच्छेद 22 हालांकि महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह वाहक के दायित्व को सीमित करता है। यह उन संदर्भों में ऐसा करता है जो दायित्व की सीमा को आम तौर पर उन सभी मामलों में लागू करने में सक्षम बनाता है जहां वाहक व्यक्तियों और पंजीकृत सामान और कार्गो के परिवहन में उत्तरदायी है। अनुच्छेद 22(2)(क) इन शब्दों से शुरू होता है "पंजीकृत सामान और कार्गो के परिवहन में" इन शब्दों से जो आशय उभरता है वह यह है कि जब तक वह विशेष अनुबंध द्वारा अन्यथा सहमत नहीं होता है - जिसके लिए अनुच्छेद में अन्यत्र प्रावधान किया गया है - वाहक को आश्वस्त किया जा सकता है कि प्रत्येक यात्री और प्रत्येक पैकेज के लिए उसका दायित्व अनुच्छेद में बताई गई राशि से अधिक नहीं होगा। वाहक द्वारा बीमा और उसके

उपक्रम की पूरी लागत के लिए इसके स्पष्ट निहितार्थ हैं। इसके अनुच्छेद 22(4) वाद की पूरी या आंशिक लागत जारी करने का प्रावधान करता है। लेकिन यह वाहक की वादी को लिखित में प्रस्ताव देकर लागत के लिए अपने दायित्व को सीमित करने की क्षमता के अधीन है। मुझे लगता है कि इन नियमों का प्रभाव गंभीर रूप से विकृत होगा यदि उन्हें उन सभी मामलों में आम तौर पर लागू नहीं किया जा सकता है जिनमें वाहक के खिलाफ दावा किया जाता है।

----- जो स्पष्ट रूप से समझौता था, उसका प्रतिरूप निम्नलिखित अनुच्छेद , अनुच्छेद 24 में पाया जाता है। यह अनुच्छेद यह प्रावधान करता है कि अनुच्छेद 18 और 19 तथा अनुच्छेद 17 द्वारा कवर किए गए मामलों में - इन मामलों को दो अलग-अलग अनुच्छेदों में अलग-अलग निपटाया गया है - "किसी भी क्षति की कार्रवाई, चाहे वह किसी भी आधार पर हो, अभिसमय द्वारा निर्धारित शर्तों और सीमाओं के अधीन ही लाई जा सकती है।" यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में कहा गया है कि यह नियम अनुच्छेद 17 द्वारा कवर किए गए मामलों पर लागू होता है, "इस प्रश्न पर बिना पूर्वाग्रह कि वे व्यक्ति कौन हैं जिन्हें वाद दायर करने का अधिकार है और उनके संबंधित अधिकार क्या हैं।" जैसा कि प्रोफेसर रेने एच मान्कीविकज़ ने अपने लेख में बताया है, "द वॉरसा कन्वेंशन्स डेज इन कोर्ट " (1972) 21 आई.सी.एल.क्यू. 718,741 कोई भी राज्यों से इन प्रश्नों से संबंधित अपने कानूनों में संशोधन करने के लिए तैयार होने की उम्मीद नहीं कर सकता है, जो अपकृत्य और अनुबंधन कानूनों के लिए बुनियादी है और इसलिए व्यापक महत्व के हैं, जिसका एकमात्र उद्देश्य विमान वाहक के दायित्व के कानून से संबंधित सभी मामलों को एकीकृत और समायोजित करना है।

इसलिए मुझे इन दोनों प्रावधानों की संरचना ऐसी ही लगती है। एक ओर वाहक स्वयं को दायित्वों से बाहर करने या सीमित करने की

अपनी आजादी दूसरे को समर्पित कर देता है तो दूसरी ओर यात्री या अनुबंधन का अन्य पक्ष उन दावों में प्रतिबंधित है जो वह अभिसमय में निर्धारित शर्तों और सीमाओं द्वारा नुकसान की कार्रवाई के दायरे में लाया जा सकता है। यह विचार कि अनुच्छेद 17 के अंतर्गत आने वाले मामलों में - जो कि वर्तमान मामले में मुद्दा है - कन्वेंशन के बाहर एक यात्री द्वारा वाहक के विरुद्ध क्षतिपूर्ति की कार्रवाई की जा सकती है, उस प्रणाली के पूरी तरह से विपरीत प्रतीत होता है जिसे बनाने के लिए इन दो अनुच्छेदों को डिजाइन किया गया था..."

23. एक समान नीति और एक वैश्विक दृष्टिकोण की आवश्यकता को हाउस ऑफ लॉर्ड्स द्वारा *मॉरिस बनाम के. एल. एम. डच एयरलाइंस* [2002] 2 एसी 628 में फिर से रेखांकित किया गया था:

"81. एक आदर्श दुनिया में सम्मेलन को उन सभी लोगों द्वारा समान अर्थ दिया जाना चाहिए जो इसके पक्षकार हैं। इसलिए मामला कानून साक्ष्य का एक और संभावित स्रोत प्रदान करता है। अन्य क्षेत्राधिकारों के न्यायालयों के तर्क पर सावधानीपूर्वक विचार करने की आवश्यकता है, जिन्हें इस मुद्दे से निपटने के लिए कहा गया है, विशेष रूप से वे जो उच्च स्तर के हैं। ऐसी व्याख्या को काफी महत्व दिया जाना चाहिए जिसे अन्य क्षेत्राधिकारों में सामान्य स्वीकृति मिली हो। दूसरी ओर एक भेदभावपूर्ण दृष्टिकोण की आवश्यकता होती है यदि निर्णय विरोधाभासी होते हैं, या यदि उनके बीच कोई स्पष्ट सहमति नहीं है।"

इस बिंदु पर कई बार जोर दिया गया है, और अन्य निर्णयों में लागू किया गया है निर्णय (देखें *ज़िचरमैन बनाम कोरियाई एयर लाइन्स कंपनी लिमिटेड* 516 यूएस 217, (1996), *"ट्र फोस्टर युनिफॉर्मिटी इन द लॉ ऑफ इंटरनेशनल एअर ट्रेवल"*; इसे भी देखें, *एल अल इजराइल एयरलाइंस लिमिटेड बनाम त्सेंग* 525

यू.एस.155 (1999))। बाद के निर्णय, एल अल इज़राइल एयरलाइंस, एक यात्री ने दावा किया कि शरीर की घुसपैठ की खोज के परिणामस्वरूप उसे मनोदैहिक चोटें आई थीं। यह स्वीकार किया गया कि अभिसमय में उस अभिव्यक्ति के अर्थ के भीतर कोई शारीरिक चोट नहीं थी, लेकिन यात्री ने तर्क दिया कि वह घरेलू कानून के तहत नुकसान के लिए एक अलग कार्रवाई करने से वंचित नहीं थी। न्यायालय ने कहा:

“यात्रियों को उन परिस्थितियों में स्थानीय कानून के तहत दावों को आगे बढ़ाने की अनुमति देना जब अभिसमय ऐसी वसूली की अनुमति नहीं देता है, तो कई विसंगतियां पैदा हो सकती हैं। वाहक विभिन्न कानूनी व्यवस्थाओं के तहत असीमित दायित्व के संपर्क में हो सकते हैं, लेकिन संधि के संदर्भ में उन्हें इस तरह के दायित्व से अनुबंध करने से रोका जाएगा। आपात स्थिति में शारीरिक रूप से घायल यात्री लैंडिंग, अभिसमय की देयता सीमा के अधीन हो सकता है, जबकि एक ही दुर्घटना में केवल आघातग्रस्त लोग संभावित असीमित नुकसान के लिए अभिसमय के बाहर वाद करने के लिए स्वतंत्र होंगे।”

24. अभिसमय में निर्धारित दायित्व की सीमाएं निरपेक्ष हैं, और वहन के दौरान या वाहक द्वारा खोए गए माल पर भी लागू होती हैं, इसकी पुष्टि डेटा कार्ड कॉर्प और अन्य बनाम एयर एक्सप्रेस इंटरनेशनल कॉर्प 1983 (2) ऑल ईआर 639 में की गई है।

25. वर्तमान मामले में, एअरवे बिल ने एयर इंडिया और तेज शू के बीच अनुबंध बनाया। तेज शू ने यह आग्रह की थी कि एयर इंडिया द्वारा इस मामले

में जिस एयरवे बिल पर भरोसा किया गया था, उसमें देयता को सीमित करने वाली कोई शर्त या मूल्य और अतिरिक्त राशि के भुगतान के बारे में विशेष घोषणा की आवश्यकता नहीं थी। हालांकि, तेज शू द्वारा स्वयं प्रस्तुत एअर वे बिल की प्रति (एक बिंदु जो उसके अधिवक्ता द्वारा सुनवाई के दौरान विवादित नहीं है) से पता चलता है कि एअर वे बिल के पीछे मुद्रित शर्त संख्या 4 ने वाहक की देयता को 20 किलोग्राम तक सीमित कर दिया। प्रासंगिक शर्तें, अर्थात् खंड 3 और 4, निम्नानुसार हैं:

“3. प्रथम वाहक का नाम इस पृष्ठ पर संक्षिप्त किया जा सकता है, पूर्ण नाम और उसका संक्षिप्तीकरण ऐसे वाहक के टैरिफ, परिवहन की शर्तों, आवश्यकताओं और समय सारिणी में निर्धारित किया गया है। प्रथम वाहक का पता प्रस्थान का हवाई अड्डा है जो इस पृष्ठ पर दर्शाया गया है। सहमत ठहराव स्थान (जिन्हें आवश्यकता पड़ने पर वाहक द्वारा बदला जा सकता है) प्रस्थान के स्थान और गंतव्य के स्थान को छोड़कर वे स्थान हैं, जो इस पृष्ठ पर दर्शाए गए हैं या वाहक की समय सारिणी में मार्ग के लिए निर्धारित ठहराव स्थानों के रूप में दिखाए गए हैं। कई क्रमिक वाहकों द्वारा इस पृष्ठ के अंतर्गत किए जाने वाले परिवहन को एक ही ऑपरेशन माना जाता है।

4. सिवाय इसके कि वाहक के शुल्क या गाड़ी में परिवहन की शर्तों में अन्यथा प्रावधान किया गया है, जिसके लिए वारसा अभिसमय लागू नहीं होता है और देयता यू. एस. \$20.00 नुकसान हुए, क्षतिग्रस्त या विलंबित माल के प्रति किलोग्राम के बराबर से अधिक नहीं होगी, जब तक कि वाहक द्वारा उच्च मूल्य घोषित नहीं किया जाता है और पूरक शुल्क का भुगतान नहीं किया जाता है।”

उपरोक्त शर्त, विशेष रूप से खंड 4,1972 के अधिनियम की अनुसूची के नियम 22 को इस हद तक प्रभावी बनाता है कि यह माल के नुकसान, या क्षति या विनाश के लिए दायित्व को सीमित करता है:

“वाहक का दायित्व 250 फ्रैंक प्रति किलोग्राम की राशि तक सीमित है, जब तक कि प्रेषक ने, उस समय जब पैकेज मालवाहक को सौंपा गया था, डिलीवरी के समय मूल्य की एक विशेष घोषणा नहीं की है और यदि मामले में आवश्यकता हो तो एक पूरक राशि का भुगतान किया है।”

26. यदि मालवाहक, तेज शू, चाहता था कि एयर इंडिया अमेरिकी 20 या उसके समकक्ष से अधिक राशि के लिए देयता ग्रहण करे, तो उसे परिवहन के लिए ऐसी राशि घोषित करनी चाहिए थी और निर्धारित मूल्यांकन शुल्क का भुगतान करना चाहिए था। 1972 के अधिनियम का नियम 22 वाहक के दायित्व को अधिकतम अमेरिकी 20 प्रति किलोग्राम तक सीमित करता है। इस प्रकार अधिनियम ने वाहक के दायित्व पर एक सीमा निर्धारित की जहां मुआवजे को अमेरिकी 20 प्रति किलोग्राम वजन घटाने से अधिक नहीं दिया जा सकता है। अधिक मुआवजा मांगने के लिए, यह आवश्यक था कि प्रेषक माल की दुलाई के लिए माल के मूल्य की एक विशेष घोषणा करे और एक पूरक शुल्क का भुगतान करे। न्यायालय ने यह भी नोट किया कि वादी, तेज शू ने एयरवे बिल में माल का मूल्य घोषित नहीं किया, बल्कि केवल सीमा शुल्क के लिए मूल्य घोषित किया (डीएम 150,152.90 की राशि)। इसके अलावा, ब्याज की घोषणा के अनुसार अपीलार्थी को कोई पूरक राशि का भुगतान नहीं किया

गया था। एक व्याख्या जो कि कानून द्वारा प्रयुक्त अभिव्यक्तियों के कृत्रिम निर्माण पर, प्रेषक या प्राप्तकर्ता को निर्धारित सीमाओं से अधिक वसूलने की अनुमति देती है, वह विविध और अप्रत्याशित परिस्थितियों में असीमित देयता के लिए प्रवेश द्वार हो सकती है, जो हवाई परिवहन के व्यवसाय को अव्यवहारिक बनाती है। इस न्यायालय को द्वितीय अनुसूची (पूर्वोक्त) के खंड 22 (4) द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का भी समर्थन प्राप्त है, जो भारतीय न्यायालयों को मुकदमेबाजी की लागतों के लिए सीमित आकस्मिकताओं में निर्धारित सीमाओं से अधिक राशि देने की अनुमति देता है:

“(4) इस नियम द्वारा निर्धारित सीमाएँ न्यायालय को अपने कानून के अनुसार, इसके अतिरिक्त, वादी द्वारा किए गए वाद के खर्च और अन्य खर्चों का पूरा या आंशिक भुगतान करने से नहीं रोकेगी। उपरोक्त प्रावधान लागू नहीं होगा यदि निर्धारित हर्जाने की राशि, वाद का खर्च और न्यायालय के अन्य खर्चों को छोड़कर, राशि उस राशि से अधिक नहीं है जो वाहक द्वारा नुकसान पहुँचाये जानेवाली घटना की तिथि से छह महीने की अवधि के भीतर या कार्रवाई शुरू होने से पहले हुआ है या जो भी बाद में हो तो, वादी को लिखित रूप में पेश किया गया हो।”

27. यदि संसद का इरादा होता कि न्यायालय माल के नुकसान के लिए अधिनियम द्वारा लगाई गई देयता सीमाओं को पार कर सकती हैं, तो खंड 22 की संरचना पूरी तरह से अलग होती। राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग द्वारा पारित आदेश के संदर्भ में एयर इंडिया पहले ही अमेरिकी 39,780 मूल्यांकन के अनुसार रुपये 12,51,877 की अधिकतम देयता का भुगतान कर

चुका है। यह न्यायालय तेज शूज को कानून द्वारा निर्धारित की गई किसी भी चीज़ से अधिक की वसूली करने में सक्षम बनाने वाले आयोग के आदेश में कुछ भी नहीं समझती है और न ही उस आदेश में एयर इंडिया की सहमति दर्ज की गई है जो उसे उक्त वादी के उच्च दावे का बचाव करने से रोकने के बराबर है। यह अदालत आयोग के आदेश में ऐसी कोई बात नहीं देखती जो तेज शूज को कानून द्वारा निर्धारित राशि से अधिक राशि वसूलने में सक्षम बनाती हो; न ही उस आदेश में एयर इंडिया की सहमति दर्ज है जो उसे उक्त वादी के उच्चतर दावे का बचाव करने से रोकती हो। इसलिए इस न्यायालय की राय है कि एकल न्यायाधीश ने यह व्याख्या करने में गलती की है कि चाहे शिपर/प्रेषक ने नियम 22 (तथा धारा 4) द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक मूल्य घोषित किया हो तथा कोई अनुपूरक शुल्क निर्दिष्ट नहीं किया हो या भुगतान नहीं किया हो, वह कन्वेंशन द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक क्षतिपूर्ति वसूल सकता है तथा नगरपालिका कानून में सन्निहित है। तदनुसार, *विज सेल्स कॉर्पोरेशन बनाम लुफ्थांसा एयरलाइंस* आईएलआर 1981 डेल 749 (एक विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा दिया गया निर्णय) के दृष्टिकोण को इसके द्वारा खारिज कर दिया जाता है। इसी तरह, अनुच्छेद 29 (पहली अनुसूची के) और 30 (दूसरी अनुसूची के) के तहत निर्धारित सीमा की अवधि विपरीत शर्तें हैं, जो "सीमा के तहत अवधि से अलग सीमा की अवधि अधिनियम (धारा 29 (2)) जो स्वयं सीमा अधिनियम के अनुप्रयोग को अपवर्जित करेगा। 1972 के अधिनियम के तहत वे शर्तें एक विशेष अधिनियम के तहत हैं और शर्तों में आत्यन्तिक हैं; वे सीमा अधिनियम

के सामान्य प्रावधानों पर हावी होंगे। नतीजतन, तेज शू द्वारा दायर वाद में भी समय की पाबंदी है।

28. उपरोक्त चर्चा के मद्देनजर, अपील सफल होनी चाहिए। विद्वान एकल न्यायाधीश के आक्षेपित निर्णय और डिक्री को रद्द किया जाता है। अपील को बिना किसी लागत आदेश के स्वीकार किया जाता है।

एस.रवीन्द्र भट
(न्यायाधीश)

आर. वी. ईश्वर
(न्यायाधीश)

19 सितंबर, 2013

(Translation has been done through AI Tool: SUVAS)

अस्वीकरण : देशी भाषा में निर्णय का अनुवाद मुकद्दोबाज़ के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा। समस्त कार्यालयी एवं व्यावहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेज़ी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।