ਐਮ/ਐਸ ਭਗਵਾਨਦਾਸ ਬੀ. ਰਾਮਚੰਦਾਨੀ
ਬਨਾਮ
ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼
(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4978 ਦਾ 2022)
ਜੁਲਾਈ 29, 2022
[ਕੇ. ਐਮ. ਜੋਸਫ ਅਤੇ
ਪਾਮਿਦੀਘੰਟਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਹਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.]

ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 – ਨਿਯਮ 30 – ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 – ਧਾਰਾਵਾਂ 3, 29, ਸ਼ਿਡਿਊਲ – ਕੀ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963, ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਵਧੀ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ – ਫੈਸਲਾ: ਦੂਜੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ – ਜਦੋਂ ਸੰਧੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਿਯਨਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਲੇਖ 31 ਅਤੇ 32 ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੁੰਦੇ ਹਨ – ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਦੀ ਇਕਰੂਪਤਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ – ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪਨਾਇਆ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ 'ਹੱਕ' ਅਤੇ 'ਮਿਟਾਉਣਾ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਇਹ ਮਨਸ਼ਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਹੱਕ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਵਧੀ ਦੇ ਬਾਅਦ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ – ਨਿਯਮ 30(2) ਵਿੱਚ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਭਾਗ-III ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਸਮਾਨਾਰਥੀ ਹੈ – ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੀਆਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ (ਦਿੱਲੀ, ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ) ਨੇ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਵੇ ਲਈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦਾ ਚਲਾਨ ਬਾਹਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ – ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਇਕਰੂਪ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਸੰਧੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਣ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 (2) ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ.

ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 – ਧਾਰਾ 29 – ਕੀ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ? ਫੈਸਲਾ: ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਅਵਧੀ ਦਾ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾਂਕਣ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੀ ਅਵਧੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ ਨਿਯਮ 30 ਦੀ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੀ ਸਮਗਰੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਮਝੌਤਾਪੂਰਵਕ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਸੰਧੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੋਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਏਕਤਾ ਬਾਰੇ ਹੈ - ਹਵਾਈ ਢੋਆ ਐਕਟ 1972 ਦਾ ਨਿਯਮ 30, ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ,1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ :

ਕੀ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963, ਹਵਾਈ ਢੋਆ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਵਧੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?

1. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਨਾਮ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੋਆ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਹ ਸਾਡੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਵਾਈ ਐਕਟ, 1972 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ, 1929 ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 4 ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੀ 28.09.1955 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 4A ਨੂੰ 2009 ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਧੀ, 1999 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 101]

2. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਸੰਸਥਾਨ ਅਤੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ ਕੋਡ,1908 ਅਤੇ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਾਖਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਇਸਦਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੀਮਾਂਕਣ ਸਬੰਧੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਜਿੱਥੇ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਉਦਾਹਰਣ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 27 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 11 ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੈਕਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੇ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹਨ।ਪਰ, ਇਸ ਨਿਯਮ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਸੈਕਸ਼ਨ 11 (2)(ਏ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਯਾਨੀ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਮੁਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸੈਕਸ਼ਨ 27 ਵੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 12]

3. ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਉਤਨੇ ਹੀ ਸਥਾਪਿਤ ਅਪਵਾਦ ਨਾਲ, ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਾਂਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 30 ਅਨੁਸਾਰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਬੰਧੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 14]

4. ਜਦੋਂ ਨਿਯਮ 29 ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਆਇਕ ਉਪਾਯ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਿਯਮ 30 ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਾਯ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜੋ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਦੇਸ਼, ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਹੈ। ਹੋਰ, ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਉਪਾਯ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ "ਬਾਰ" ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ "ਖਤਮ ਹੋਣ" ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਖਤਮ ਹੋਣ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਸਬ-ਨਿਯਮ (1) ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਗਟਾਵਿਆਂ, 'ਅਧਿਕਾਰ' ਅਤੇ 'ਖਤਮ ਹੋਇਆ' ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਮਨਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 15.1]

5. ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤਿੰਨ ਵਿਕਲਪਿਕ ਤਾਰੀਖਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ। ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਸਿਰਫ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਬਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੋ., ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਇਰਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। [ਪੈਰਾ 15.2]

6. ਇਸਦੀ ਸਾਦੀ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ, ਸਬ-ਨਿਯਮ (2) ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਕਸਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। 'ਸਬ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿੱਚ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਬ-ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਸਬ-ਨਿਯਮ (1) ਦੋ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦਾ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਕਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ (ਤਿੰਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਾਰੀਖਾਂ)। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਕਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਬ-ਨਿਯਮ (2) ਅਧੀਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ, ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਚਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਿਆਦ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਹੈ, ਸਬ-ਨਿਯਮ (2) ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ "ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।" ਇਸ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਮਨਸ਼ਾ ਬਾਰੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30। [ਪੈਰਾ 16.2]

7. ਹੋਰ, ਨਿਯਮ 30(2) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਅਭਿਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਭਾਗ-III ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਭਿਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਸਮਾਨਾਰਥੀ ਹੈ। ਭਾਗ-III ਜੋ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਇੱਕ ਉੱਚਿਤ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਸਹਾਰਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਨਤਕ ਨੀਤੀ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦਾ ਹੈ। ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਅਵਧੀਆਂ ਹਨ (i) ਤਾਰੀਖ ਜਿਸ ਤੋਂ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਗਿਣਨਾ ਹੈ (ਸੈਕਸ਼ਨ 12); (ii) ਗਰੀਬ ਵਜੋਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਈ ਗਈ ਸਮੇਂ (ਸੈਕਸ਼ਨ 13); (iii) ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸਮਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਅਵਧੀ (ਸੈਕਸ਼ਨ 14); (iv) ਧੋਖਾਧੜੀ (ਸੈਕਸ਼ਨ 17); (v) ਕਰਜ਼ ਦੀ ਮਾਨਤਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 18); (vi) ਕਰਜ਼ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭੁਗਤਾਨ (ਸੈਕਸ਼ਨ 19); (vii) ਲਗਾਤਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਆਦਿ। ਇਹ ਉਹ ਅਵਧੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਸੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ਅਧੀਨ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਛੱਡੀ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 16.3]

8. ਦੂਜੇ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਅਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਰੋਧ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਤੀਦ੍ਵੰਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਦਾ ਉਦਯ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 18][561-B-C]

9. ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਜੋ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਦੇ ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਲਈ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਭਿੰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਉਸਾਰੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਦ੍ਵੰਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋਵਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਰੱਖੇ ਹਨ ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਆਰਟੀਕਲ 29 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਆਦਾਤਰ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਘਰੇਲੂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 29]

10. ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੀਆਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਵੇ ਲਈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਨੂੰ ਕਾਰਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ ਇੱਕ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਤੋਂ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਉੱਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਤੇਜ ਸ਼ੂ ਐਕਸਪੋਰਟਸ ਪੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ., ਸਾਇਲੇਸ਼ ਟੈਕਸਟਾਇਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ & ਅਨੁਸਾਰ, ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਐਂਜੇਲੀਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਿਟੇਡ & ਅਨੁਸਾਰ, ਇਥੋਪੀਅਨ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਫੈਡਰਲ ਕੈਮੀਕਲ ਵਰਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ., ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਐਮ/ਐਸ ਐਮ.ਆਰ.ਐਫ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਬੰਬਈ ਏਅਰਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆ ਟੈਨਿੰਗ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਭ ਨੇ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 40]

11. ਅੰਤਿਮ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ, ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਕਰੂਪਤਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼

ਲਈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਵਧਾਉਣ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 (2) ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਦੀ ਛੋਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। [ਪੈਰਾ 43]

ਕੀ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?

12. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਨਿਪਟ ਰਹੇ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ...

ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਬਾਕੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕੇਵਲ ਉਪਚਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਖੁਦ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਤਰਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਦਲੀਲ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਾਂਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਤੁਰੰਤ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਾਂਗੇ। [ਪੈਰਾ 45]

13. ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਨਤੀਜਤਨ, ਧਾਰਾਵਾਂ 4 ਤੋਂ 24 ਤੱਕ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਗਣਨਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇੱਕ ਚਮਕੀਲੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਖਾਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੁਆਰਾ "ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। [ਪੈਰਾ 46]

14. ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੋਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਲੇਖਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਣ ਲਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨ ਹਨ (i) ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929; (ii) ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929 ਜੋ ਕਿ 28.09.1955 ਨੂੰ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ (iii) ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ, 1999। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 4 ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਦੂਜੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 4ਏ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਐਕਟ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 50 & 51]

15. ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਜੋ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੋਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਸਵਾਲਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਕੋਡ ਹੈ। ਨਿਯਮ 1(1) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ "ਸਾਰੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੋਆਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਇਨਾਮ ਲਈ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ"। ਨਿਯਮ 2 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਮੇਲਨ ਰਾਜ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਪਬਲਿਕ ਸਰੀਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਢੋਆਈ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਮੇਲਨ ਦਾ ਚੈਪਟਰ II (ਨਿਯਮ 3 ਤੋਂ 16) "ਢੋਆਈ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼" ਨਾਮ ਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 3 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਹਵਾਈ ਰਸਤੇਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 4 ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਇੱਕ ਤੰਤਰ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 5 ਤੋਂ 11 ਤੱਕ ਕਾਰਗੋ ਢੋਆਈ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਵੇਬਿੱਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਨਿਯਮ 12 ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13 ਸਮਾਨ ਦੇ ਆਗਮਨ ਉੱਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13(3) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਮਾਨ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ 'ਢੋਆਈ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਤੋਂ ਬਹਿਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ? ਨਿਯਮ 14 ਨਿਯਮ 12 ਅਤੇ 13 ਦੀ ਅਨੁਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਪਰਿਣਾਮਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 52]

16. ਜਿਸ ਅਧਿਆਇ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ ਉਹ ਅਧਿਆਇ III ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ' ਹੈ। ਨਿਯਮ 17 ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਮੌਤ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੋਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 18 ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਨਾਸ਼, ਗੁਮ, ਨੁਕਸਾਨ ਆਦਿ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਯਮ 19 ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਢੋਆਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਉੱਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 20 ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦੇਰੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਕਾਰਨ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਉਪਾਯ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਛੋਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 21 ਇੱਕ ਹੋਰ ਉਚਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜੋ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 22 ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 23 ਨਿਯਮ 22 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਾਰੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 53]

17. ਸੰਮੇਲਨ ਨੇ ਨਿਯਮ 30 (1) ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੋ ਚਰ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਘਟਨਾ ਸਮਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੋ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਵਧੀ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਘਟਨਾ ਕਾਰਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਹਨ (i) ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ; ਜਾਂ (ii) ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ; ਜਾਂ (iii) ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਜਦੋਂ ਢੋਆਈ ਰੁਕ ਗਈ। ਹੁਣ, ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਜੋ ਰਹਿ ਗਈ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮ 30(2) ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਸਮਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।" ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜੇ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ।

18. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ 'ਕੇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ' ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅਜੀਬ ਸਥਿਤੀ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਹਰ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੀ ਹਾਰ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕਰੂਪਤਾ ਲਿਆਉਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੱਤ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਐਕਟ 1972 ਦਾ ਨਿਯਮ 30, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਮਾ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 2 ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 58 & 60]

ਸਾਇਲੇਸ਼ ਟੈਕਸਟਾਇਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ & ਅਨੁਸਾਰ 2003 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 318; ਭਾਰਤੀ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਐਂਜੇਲੀਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਿਟੇਡ & ਅਨੁਸਾਰ 2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 6825; ਇਥੋਪੀਆਈ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਫੈਡਰਲ ਕੈਮੀਕਲ ਵਰਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ 2004 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 862 ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਬੰਬਈ ਏਅਰਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆ ਟੈਨਿੰਗ ਕੋ. 2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਮੈਡ 802 – ਮਨਜ਼ੂਰੀ।

ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਂਦਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਸਿਨਹਾ 1993 ਸੁਪ (1) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 499 : [1992] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 528; ਹੁਕਮਦੇਵ ਨਾਰਾਇਣ ਯਾਦਵ ਬਨਾਮ ਲਲਿਤ ਨਾਰਾਇਣ ਮਿਸ਼ਰਾ (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 133 : [1974] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 31; ਸ਼ਨਮੁਗਮ ਬਨਾਮ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ [1962] 2 ਆਲ ਈ.ਆਰ. 609 – ਭਰੋਸਾ।

ਐਮ.ਆਰ.ਐਫ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਮ/ਐਸ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ 2014 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਮੈਡ 247; ਐਮ/ਐਸ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਬੰਬਈ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐਮ/ਐਸ ਏਸ਼ੀਆ ਟੈਨਿੰਗ ਕੋ. ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਮੈਡ 802; ਦ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ 2004 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਮੈਡ 489; ਦ ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ, ਜਾਰਜਟਾਉਨ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਕੇ. ਰਾਮਲਿੰਗਮ ਚੇਟੀਆਰ ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1960 ਐਸ.ਸੀ 1058 : [1960] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 820; ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਤੇਜ ਸ਼ੂ ਐਕਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਪੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 2013 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਦਿੱਲੀ 3749; ਗਲਫ ਏਅਰ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਨਾਹਰ

ਸਪਿੰਨਿੰਗ ਮਿਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ 1999 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਪੰਜਾਬ & ਐਚ 915; ਖਾਦੀ ਗ੍ਰਾਮ ਉਦਯੋਗ ਟ੍ਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਚੰਦਰਜੀ ਵਿਰਾਜਮਾਨ ਮੰਦਰ (1978) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 44 : [1978] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 249; ਨੀਡਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ (ਇੰਡੀਆ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਨੀਡਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਨਿਊਏ (ਇੰਡੀਆ) ਹੋਲਡਿੰਗ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (1981) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 333 : [1981] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 698; ਨੈਸ਼ਨਲ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਜਤਵੇਦੀ ਤੇਜਰਾਜ ਜੈਨ 2011 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਗੁਜ 7601; ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਵੀ.ਆਰ. ਕੱਲੀਆਣੀਕੁੱਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1999) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 657 : [1999] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 372; ਪ੍ਰੇਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਿਰਬਲ ਅਤੇ ਹੋਰ (2006) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 353: [2006] 1 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 692– ਹਵਾਲਾ।

ਏਅਰਵੇਜ਼

ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਕਿੰਗਡਮ ਵਿੱਚ ਲਾਰੋਚ ਬਨਾਮ ਸਪਿਰਿਟ ਆਫ ਐਡਵੈਂਚਰ (ਯੂ.ਕੇ.) ਲਿਮਿਟੇਡ. (2009) ਈ.ਡਬਲਿਊ.ਸੀ.ਏ ਸਿਵਿਲ 12; ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ 938 ਐਫ. ਸੁਪ. 228 (1996); ਸਿੱਧੂ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ [1997] 1 ਆਲ ਈ.ਆਰ 193; ਫਿਲਿਪਸ ਬਨਾਮ ਏਅਰ ਨਿਊ ਜ਼ੀਲੈਂਡ (2002) ਈ.ਡਬਲਿਊ.ਐਚ.ਸੀ 800; ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ 82 ਏ.ਡੀ. 2ਡੀ 696; ਕਾਹਨ ਬਨਾਮ ਟ੍ਰਾਂਸ ਵਰਲਡ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ (1981) 443 ਐਨ.ਵਾਈ.ਐਸ 2ਡੀ 79; ਭਾਟੀਆ ਬਨਾਮ ਮਲੇਸ਼ੀਆਈ ਏਅਰਲਾਈਨ ਸਿਸਟਮ ਬੇਰਹਾਦ (2018) ਐਫ.ਸੀ.ਏ 1471; ਰੁਕਮਾਬੋਏ ਬਨਾਮ ਲੁੱਲੂਭੋਏ ਮੋਤੀਚੰਦ (1935) 5 ਐਚ.ਆਈ.ਏ 234; ਆਰ.ਐਮ. ਏ.ਆਰ. ਆਰ.ਐਮ. ਏ.ਆਰ. ਰਾਮਨਾਥਨ ਚੇਟੀਅਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਮ.ਸੀ.ਐਲ.ਐਮ. ਸੋਮਾਸੁੰਦਰਮ ਚੇਟੀਅਰ ਅਤੇ ਓਰਸ. (1964) 77 ਐਲ.ਡਬਲਿਊ 399; ਆਰ ਬਨਾਮ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਫਾਰ ਦ ਹੋਮ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਐਕਸਪਾਰਟੇ ਆਦਨ, (1999) 4 ਆਲ ਈ.ਆਰ 774. ਪੰ. 785 (ਸੀ.ਏ); ਆਰ. (ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁੱਲੇਨ) ਬਨਾਮ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਫਾਰ ਦ ਹੋਮ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ (2004) 1 ਆਲ ਈ.ਆਰ 65; ਫਾਦਰਗਿਲ ਬਨਾਮ ਮੋਨਾਰਕ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ (1980) 2 ਆਲ ਈ.ਆਰ 696; ਮੋਰਿਸ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਲ.ਐਮ ਰੌਇਅਲ ਡਚ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ [2001] 3 ਡਬਲਿਊ.ਐਲ.ਆਰ 351; ਜ਼ਿਚਰਮੈਨ ਬਨਾਮ ਕੋਰੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ. 516 ਯੂ.ਐਸ 217, (1996), ਐਲ ਅਲ ਇਜ਼ਰਾਈਲ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ. ਬਨਾਮ ਟੀ.ਵਾਈ. ਤਸੇਂਗ 525 ਯੂ.ਐਸ. 155 (1999); ਨਾਰਾਯਣਨ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ 2014 ਯੂ.ਐਸ. ਐਪ. ਲੈਕਸਿਸ 5173 ; 747 ਐਫ.3ਡੀ 1125; ਲੋਰਾਂਸ ਬਨਾਮ ਏਅਰ ਫਰਾਂਸ (1977) 31 ਆਰ.ਐਫ.ਡੀ.ਏ 268 ਜੋਸਫ ਬਨਾਮ ਸੀਰੀਅਨ ਅਰਬ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ 88 ਐਫ.ਆਰ.ਡੀ. 530 (ਐਸ.ਡੀ.ਐਨ.ਵਾਈ. 1980); ਫਲੈਨਾਗਨ ਬਨਾਮ ਮੈਕਡੋਨਲ ਡਗਲਸ ਕਾਰਪ 428 ਐਫ. ਸੁਪ. 770 (ਸੀ.ਡੀ. ਕੈਲਫ. 1977) – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾ ਰੈਫਰੈਂਸ

[1960] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 820 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1992] 2 SCR 528 ਪੈਰਾ 13.4 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਮੈਸਰਜ਼ ਭਗਵਾਨਦਾਸ ਬੀ. ਰਾਮਚੰਦਾਨੀ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ . [1978] 2 ਐਸਸੀਆਰ 249 ਪੈਰਾ 13.5 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[1999] 2 ਐਸਸੀਆਰ 372 ਪੈਰਾ 13.5 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[2006] 1 ਸਪਲ. SCR 692 ਪੈਰਾ 15.1 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[1981] 3 ਐਸਸੀਆਰ 698 ਪੈਰਾ 47 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[1974] 3 ਐਸਸੀਆਰ 31 ਪੈਰਾ 48 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਪੈਰਾ 13.4 ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ : ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4978 ਆਫ 2022।

ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 02.02.2018 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ ਜੋ ਲਿਖਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 6647 ਦੇ 2014 ਵਿੱਚ ਸੀ।

ਵਿਨੇ ਨਵਾਰੇ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਪ੍ਰਵਰਤਕ ਪਾਠਕ, ਮਿਸ ਗਵੇਨ ਕਾਰਥਿਕਾ, ਮਿਸ ਅਭਾ ਆਰ. ਸ਼ਰਮਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟਸ।

ਮਿਸ ਰਿਤੂ ਸਿੰਘ ਮਾਨ, ਧੀਰਜ ਕੇ. ਗਾਰਗ, ਰਾਜਨ ਕੇ. ਚੌਰਾਸੀਆ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟਸ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸੀ

ਪਾਮਿਦੀਘੰਤਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਘਾ,

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2.1 ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਢੋਣ ਦਾ ਐਕਟ, 1972, ਵਾਰਸਾ, 1929, ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955, ਅਤੇ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ, 1999 ਦੀਆਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਸੰਧੀਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਪਹਿਲੇ, ਦੂਜੇ, ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30, ਜੋ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 30 (1) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

2.2 ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਦੋ ਮੁੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲ ਉੱਠੇ ਹਨ। ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਲਾਜ ਦੀ ਰੋਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ। ਦੂਜਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਢੋਣ ਦਾ ਐਕਟ, 1972 ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 29 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

2.3 ਪਹਿਲੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਅਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਟਕਰਾਅ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਆਨਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਸੰਧੀਆਂ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 1969। ਸੰਧੀ ਦੇ ਗਠਨ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਤ੍ਰਾਵੈਕਸ ਪ੍ਰੇਪਾਰਾਟੋਇਰਸ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਧੀ ਨੇ ਲੇਖ ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਚਛੇਦ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਵੱਧ ਮਾਨਤਾ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਵੀ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਿਊਨਿਸਿਪਲ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿਚ ਇੱਕਰੂਪਤਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸੰਧੀਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਅਸੀਂ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪਣਾਈ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਵਿਚੋਲਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜੋ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

2.4 ਦੂਜੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ, ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1972 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ

ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 29 ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ:

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇੱਕ ਇਕੱਲਾ ਮਾਲਕਾਨਾ ਚਿੰਤਾ ਹੈ ਜੋ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿਚ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 04.01.2010 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਕੈਨੇਡਾ ਲਈ ਲੰਡਨ ਰਾਹੀਂ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਫਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ। ਪਰੰਤੂ, 06.01.2010 ਨੂੰ ਲੰਡਨ ਵਿਚ ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਕਾਰਨ ਉਡਾਣ ਕੈਨੇਡਾ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕੀ, ਨਤੀਜਤਨ ਫਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਉਹ ਨਸ਼ਟ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਾਲ ₹ 1,70,221.56/- ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ। 30.06.2010 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਕੈਨੇਡਾ ਲਈ ਫਲਾਂ ਅਤੇ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਵਾਲਾ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ। ਫਿਰ ਵੀ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਪੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੁੱਦਿਆਂ ਕਾਰਨ ਭੇਜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਿਆ ਅਤੇ, ਨਤੀਜਤਨ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 20.07.2010 ਨੂੰ ₹ 4,27,922/- ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਉਠਾਇਆ। ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨੂੰ ਮੰਨਦਿਆਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ 02.11.2010 ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੇਲ ਭੇਜ ਕੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ 50% 'ਤੇ ਮਾਮਲਾ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ।

4. ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲੇ ਵਾਲੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 15.09.2012 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਦੀ ਸਿਟੀ ਸਿਵਿਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ₹9,17,642.56/- ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਓਐਸ ਨੰਬਰ 5164/2012 ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨਾਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਬਾਰਡ ਹੈ।

ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ:

5. ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਮੁੱਦਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 05.02.2014 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਬਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੈਰੇਜ ਬਾਈ ਏਅਰ ਐਕਟ, 19723SUPERSCRIPT ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਨੂੰ 28.10.2010 ਤੋਂ, ਜੋ ਕਿ ਤਾਰੀਖ ਹੈ ਜਦੋਂ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਨੇ ਮੰਗ ਦੇ 50% 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਸੀ, ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 18 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਐਕਟ ਏਅਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੈ।

6. ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 6647/2014 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਇਥੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਬਾਰ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਇੱਕ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ, ਜੋ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਹੈ, 'ਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ:

7.1 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਮ.ਆਰ.ਐਫ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਮ/ਐਸ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ4SUPERSCRIPT, ਐਮ/ਐਸ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਬੰਬਈ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐਮ/ਐਸ ਏਸ਼ੀਆ ਟੈਨਿੰਗ ਕੋ. ਅਤੇ ਅਨੁ.5SUPERSCRIPT, ਦ ਸ਼ਿੱਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਅਨੁ. ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ6SUPERSCRIPT, ਦ ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ, ਜਾਰਜਟਾਉਨ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਕੇ. ਰਾਮਲਿੰਗਮ ਚੇਟੀਆਰ7SUPERSCRIPT, ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਤੇਜ ਸ਼ੂ ਐਕਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਪੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਅਨੁ.8SUPERSCRIPT ਅਤੇ ਗਲਫ ਏਅਰ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਨਾਹਰ ਸਪਿੰਨਿੰਗ ਮਿਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ9SUPERSCRIPT ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਕੈਰੇਜ ਬਾਈ ਏਅਰ ਐਕਟ,

ਨੋਟ: ਕਥਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਕਨਜ਼ਿਊਮਰ ਫੋਰਮ ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਸ਼ਤਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰ ਵੀ ਖਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੇਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ।

"30. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਰਵੋਚ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਲਗਾਤਾਰ ਨਜ਼ਰੀਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਢੋਣ ਦਾ ਐਕਟ 1972, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 18, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਤਾਂ ਜੋ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ II ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਕਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।"

7.2 ਅਜਿਹੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਟਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਰੰਭਿਕ ਮੁੱਦੇ ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸੀਮਾਕਾਲ ਦੁਆਰਾ ਬਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਪੇਸ਼ਕਾਰੀਆਂ:

8.1 ਸ੍ਰੀ ਵਿਨੇ ਨਵਾਰੇ, ਵੱਡੇ ਵਕੀਲ, ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29(2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸੀਮਾਕਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹਵਾਈ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਨੇ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੋਰ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਮਰੱਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਸੀਮਾਕਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ" ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਪੂਰਕ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਕਿ ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ ਦੀ ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲਾਰੇਚ ਬਨਾਮ ਸਪਿਰਿਟ ਆਫ ਐਡਵੈਂਚਰ (ਯੂ.ਕੇ.) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਦੀ ਦੂਜੀ ਸਰਕਿਟ ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਨਜ਼ਰੀਆ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾਕਾਲ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਿਊਨਿਸਿਪਲ ਕਾਨੂੰਨ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵਿਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਸ੍ਰੀ ਨਵਾਰੇ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29(2) ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੀ ਅਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਵੱਖਰੇ ਪੈਰ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਵੱਖਰੇ ਹਨ।

8.2 ਸੁਸ਼੍ਰੀ ਰਿਤੂ ਸਿੰਘ ਮਾਨ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਈ ਵਕੀਲ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 29(2) ਅਧੀਨ ਛੋਟ ਨੂੰ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤੋਂ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਹੁਕਮਦੇਵ ਨਾਰਾਇਣ ਯਾਦਵ ਬਨਾਮ ਲਲਿਤ ਨਾਰਾਇਣ ਮਿਸ਼ਰਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 35 ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30 ਨਹੀਂ ਜੋ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ[13]। ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ (ਸਿੰਧੂ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼[14], ਫਿਲਿਪਸ ਬਨਾਮ ਏਅਰ ਨਿਊ ਜ਼ੀਲੈਂਡ[15]), ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ (ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼[16], ਕਾਹਨ ਬਨਾਮ ਟ੍ਰਾਂਸ ਵਰਲਡ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼[17]) ਅਤੇ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ (ਭਾਟੀਆ ਬਨਾਮ ਮਲੇਸ਼ੀਆਈ ਏਅਰਲਾਈਨ ਸਿਸਟਮ ਬੇਰਹਾਦ[18]) ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ।

ਮੁੱਦੇ:

9. ਵਿਰੋਧੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮੁੱਦੇ ਉੱਠਦੇ ਹਨ:

ਕੀ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?NONE

ਕੀ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30 ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?NONE

ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1:

ਕੀ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?

10. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਮਾਨ ਦੁਆਰਾ ਇਨਾਮ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਹਨ। ਇਹ ਸਾਡੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੀ ਧਾਰਾ 319 ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 192920 ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 421 ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੀਨਾਂਕ 28.09.1955 ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 4A22 ਨੂੰ 2009 ਵਿੱਚ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ, 199923 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

11. ਦੂਜੀ ਸਮਯਸਾਰਣੀ ਦੇ ਤੀਜੇ ਅਧਿਆਇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, 'ਢੋਈ ਕਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ' ਨਾਲ, ਜੋ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮੈਂਬਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਨਿਆਇਕ ਮੰਚਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ24SUPERSCRIPT। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਸਮਯਸਾਰਣੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 29(2) ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ;

"ਨਿਯਮ 29. (1) ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ, ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਅਨੁਸਾਰ, ਉੱਚ ਸੰਧੀ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਢੋਈ ਕਰਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਿਥੇ ਢੋਈ ਕਰਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

19SUPERSCRIPT ਧਾਰਾ 3 : ਭਾਰਤ ਲਈ ਸੰਮੇਲਨ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ

(1) ਪਹਿਲੀ ਸਮਯਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਸੰਮੇਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ ਜੋ ਢੋਈ ਕਰਤਾਓਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਹਾਸਲ ਕਰਨਗੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਢੋਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਢੋਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ।

20SUPERSCRIPTਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਢੋਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕੁਝ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਣ ਲਈ ਸੰਮੇਲਨ; ਵਾਰਸਾ 'ਤੇ 12 ਅਕਤੂਬਰ 1929 ਨੂੰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ।

21SUPERSCRIPTਧਾਰਾ 4 : ਸੋਧੇ ਗਏ ਸੰਮੇਲਨ ਦੀ ਭਾਰਤ ਲਈ ਲਾਗੂਤਾ

(1) ਦੂਜੀ ਸਮਯਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਸੋਧੇ ਗਏ ਸੰਮੇਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ ਜੋ ਢੋਈ

ਕਰਤਾਓਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਹਾਸਲ ਕਰਨਗੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਢੋਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਢੋਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ।"

22SUPERSCRIPTਧਾਰਾ 4A : ਮਾਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ ਦੀ ਭਾਰਤ ਲਈ ਲਾਗੂਤਾ

(1) ਤੀਜੀ ਸਮਯਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਮਾਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ ਜੋ ਢੋਈ ਕਰਤਾਓਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਹਾਸਲ ਕਰਨਗੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਢੋਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਢੋਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ

23SUPERSCRIPTਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਢੋਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕੁਝ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਣ ਲਈ ਸੰਮੇਲਨ; ਮਾਂਟਰੀਅਲ 'ਤੇ 28 ਮਈ, 1999 ਨੂੰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ।

24 ਰੁਕਮਾਬੋਏ ਬਨਾਮ ਲੁੱਲੋਭੋਏ ਮੋਟੀਚੰਦ (1935) 5 ਐਚ.ਆਈ.ਏ 234. ਉਸਦਾ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰਕ ਸਥਾਨ, ਜਾਂ ਇਕ ਸਥਾਪਨਾ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਕਰਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਕੋਲ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਹੈ।

ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।

12. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦੀਵਾਨੀ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਸੰਸਥਾਪਨ ਅਤੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਲਈ ਲਾਗੂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸੰਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸੰਹਿਤਾ, 1908 ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਾਖਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਸੁਸਥਾਪਿਤ ਸਿਦਾਂਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੀਮਾ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਜਿੱਥੇ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਉਦਾਹਰਣ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 1125SUPERSCRIPT ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2726SUPERSCRIPT ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 11 ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਧਾਰਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨਿਯਮ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਧਾਰਾ 11 (2)(a) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਭਾਵ, ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 27 ਵੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਹੈ।

13.1 ਇੱਕ ਉਪਚਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਅਪਵਾਦ ਵਜੋਂ ਵਰਜਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਭੇਦ ਸੁਸਥਾਪਿਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮਿਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸੀਮਾ ਉੱਤੇ ਅਸਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਮਿਸਾਲਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।

ਧਾਰਾ 11. ਬਾਹਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ (1) ਇਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਜੋ ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ, ਇਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ। (2) ਜੰਮੂ ਅਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੋਈ ਵੀ ਸੀਮਾ ਦਾ ਨਿਯਮ ਉਸ ਰਾਜ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਸ ਰਾਜ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਵਿਧਾਨ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਬ ਤੱਕ- (ਕ) ਨਿਯਮ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ; ਅਤੇ (ਖ) ਪਾਰਟੀਆਂ ਉਸ ਰਾਜ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨਿਯਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ

ਉਸ ਰਾਜ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਿਵਾਸੀ ਸਨ।

ਧਾਰਾ 27. ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਖਤਮ ਹੋਣਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਸੀਮਿਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਉੱਤੇ, ਉਸ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਸੰਪਤੀ ਉੱਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

13.2 ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਕੇ. ਰਾਮਲਿੰਗਮ ਚੇਟੀਅਰ27, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਈ ਐਕਟ, 192528SUPERSCRIPT ਦੇ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਆਰਟੀਕਲ III ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਦੇ 3ਜੀSUPERSCRIPT ਕਲੋਜ਼ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਪਈ ਸੀ ਜਿੱਥੇ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ ਦੇ ਭਾਵ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ: -

"....ਸਵਾਲ ਜੋ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਵਾਹਕ ਨੂੰ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਮਿਲ ਜਾਵੇਗਾ, ਕੇਵਲ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦਾ ਇਲਾਜ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਖਤਮ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਉਪਯੋਗੀ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਚਰਿੱਤਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਹੀ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੀਮਾਂਤਕਾਲ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਸੀਮਾਂਤਕਾਲ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਮਿਆਦਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਿੰਨ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਉਸ ਸ਼ਬਦ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਉੱਤੇ ਅਜਿਹਾ ਅਰਥ ਲਾਉਣ ਤੋਂ ਧੀਮੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਨਤੀਜੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਦਾ ਸਧਾਰਣ ਵਿਆਕਰਣਕ ਅਰਥ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਇਲਾਜ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦ" ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਉੱਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤੀ" ਅਤੇ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਜਬ ਫਰਕ ਹੈ ਅਤੇ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮਤਲਬ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਾਇਬ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਕੇਵਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਇਲਾਜ ਗਾਇਬ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਮੱਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਕੇਵਲ ਇਹ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ "ਭਾਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਜੋ ਲਾਭਾਂ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਵਿਰੋਧੀ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸੰਭਵਤਾ ਦੁਆਰਾ ਛੁੱਟਕਾਰਾ ਪਾ ਲਈ ਹੈ।" ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਅਤੇ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਇਲਾਜ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਫਰਕ, ਭਾਵੇਂ ਬਾਰੀਕ ਹੈ, ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਛੋਟਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੇਖ ਵਿੱਚ "ਸਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟਕਾਰਾ" ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਇਸ ਫਰਕ ਦਾ ਜ਼ਰੂਰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸ਼ਬਦ ਇਸ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਵਿਅਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਹਨ ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਪੂਰਾ ਖਤਮ ਹੋਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਲੋਜ਼ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਣ ਉੱਤੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਮਾਨਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਇਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

13.3 ਆਰ.ਐਮ. ਏ.ਆਰ. ਏ.ਆਰ. ਆਰ.ਐਮ. ਏ.ਆਰ. ਰਮਨਾਥਨ ਚੇਟੀਆਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਮ.ਸੀ.ਐਲ.ਐਮ. ਸੋਮਸੁੰਦਰਮ ਚੇਟੀਆਰ ਅਤੇ ਓਰਸ.29SUPERSCRIPT, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਇਹ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਵੀਕਾਰਿਤ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਜਿਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਵੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੇਵਲ ਉਪਚਾਰ ਹੀ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਪਬੰਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਬੁਝ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ. ਭਾਰਤੀ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦਾ ਐੱਸ. 28 ਹੈ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਜਿੱਥੇ ਉਪਾਅ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਾਇਦਾਦ ਵੀ ਬੁਝੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਿੱਚ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਸ. ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਦੇ ਬੁਝਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਜ਼ਿੰਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇੱਕ ਕਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਸਲ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨਾ। ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਭਾਰਤੀ ਦੇ S. 11 (2) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ ਸੀਮਾ ਐਕਟ।"

13.4 ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਂਦਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਸਿਨਹਾ 30 , ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ: 29 (1964) 77 ਐਲਡਬਲਯੂ 399. 30 1993 Supp (1) SCC 499.

"5. ...ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹਨ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ. 1963 ਦੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 36 ਦੀ ਧਾਰਾ 3, ਲਈ ਛੋਟਾ "ਐਕਟ" ਸਿਰਫ ਉਪਚਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਨਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸਹੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਪਾਅ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਕਰਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਸੀਮਾ. ਸਿਰਫ ਅਪਵਾਦ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਪਾਅ ਵੀ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਤਬਾਹ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 27 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਇਦਾਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਤਬਾਹ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੋ ਹਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਪਾਅ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਹੋਰ ਕੇਸ ਸਹੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਿਆਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਕਰਜ਼ੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਲੇਖ, ਕਰਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਸਮਾਂ ਰੋਕਿਆ ਕਰਜ਼ਾ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3. ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਇੱਕ ਸੂਟ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਵੱਧ. ਕਰਜ਼ਾ ਬੁਝਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਉਪਾਅ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਸੰਦਰਭ ਸਿਰਫ ਉਪਾਅ ਲਈ ਹੈ ਪਰ ਲੈਣਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਜ਼ਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਚੱਲਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ...।"

1 :

13.5 ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਖਾਦੀ ਗ੍ਰਾਮ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਚੰਦਰਜੀ ਵਿਰਾਜਮਾਨ ਮੰਦਰ 31 , ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.

"4. .....ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਕਾਫੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹਨ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਕਰਜ਼ ਸਮਾਂ-ਬੱਧ ਹੈ, ਇਹ ਇੱਕ ਬਕਾਇਆ ਕਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵਸੂਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਰਾਹਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੀ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ (ਤੀਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ.), ਵੋਲ. 24 ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 205, ਲੇਖ 369 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ "ਪਹਿਲਾਂ ਜਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1939 ਕੇਵਲ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਸੈੱਟ-ਆਫ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਪਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਦਾ ਕਰਜ਼ ਸਮਾਂ-ਬੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਆਪਣੀ ਦਾਵੇਦਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਹਨ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੀ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ।" ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਰਵੇਨ ਬਨਾਮ ਮਿਲਬਰਨ (1889) 42 ਚ ਡੀ 424) ਕਾਟਨ, ਐਲ.ਜੇ. ਨੇ ਕਿਹਾ: "ਸਮਾਂ-ਬੱਧ ਕਰਜ਼ੇ ਬਕਾਇਆ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। "ਇਸੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬੰਬਈ ਡਾਇੰਗ ਅਤੇ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਰਾਜ [ਏਆਈਆਰ 1958 ਐਸਸੀ 328: 1958 ਐਸਸੀਆਰ1122 : (1958) ਆਈ ਲੈਬ ਐਲ.ਜੇ. 778] ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤ ਕੀਤਾ ਜਿਥੇ ਇਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਵਲ ਉਪਚਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕਰਜ਼ ਨੂੰ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਸਿਵਾਏ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 28 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ।" ਬਨਾਮ ਵੀ.ਆਰ.

ਕੱਲੀਆਣੀਕੁੱਟੀ ਅਤੇ ਅਨ੍ਹ.:32 ਅਤੇ ਪ੍ਰੇਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਓਰਸ. ਬਨਾਮ ਬਿਰਬਲ ਅਤੇ ਓਰਸ.:33

14. ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਾਪਿਤ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਦਾਇਤਵ ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਮੁੱਕ ਜਾਣ ਦੇ ਉਤਨੇ ਹੀ ਸਥਾਪਿਤ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਾਂਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 30 ਅਨੁਸਾਰ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਦਾਇਤਵ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 30 ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

"30. (1) ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਜ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਾਮਲਾ ਦਰਜ ਹੈ।"

ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ:

15.1 ਜਿਥੇ ਨਿਯਮ 29 ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਆਇਕ ਉਪਾਯ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਿਯਮ 30 ਸ਼ਬਦ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਹੈ

"15. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਵਲ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਬਿਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਛੋਹੇ। ਇਸ ਲਈ, ਕਰਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਬਣਿਆ ਰਹੇਗਾ ਭਾਵੇਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਉਪਾਯ ਸਮਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਕਾਰਨ ਬਾਰ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖਾਦੀ ਗ੍ਰਾਮ ਉਦਯੋਗ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਚੰਦਰਜੀਵੀਰਾਜਮਾਨ ਮੰਦਰ, (1978) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 44 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉੱਥੇ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਕਰਜ਼ ਸਮਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਕਾਰਨ ਬਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਇੱਕ ਬਕਾਇਆ ਕਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਧਿਕਾਰ ਬਿਨਾਂ ਛੋਹੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਕੋਲ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਸਾਧਨ ਹੋਵੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਸੈੱਟ-ਆਫ ਦੁਆਰਾ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਂਦਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਸਿਨਹਾ [1993 ਸੁਪ (1) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 499] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੇ ਨਿਯਮ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਕੇਵਲ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਨਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਪਾਯ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 27 ਅਧੀਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਛੱਡ ਕੇ; ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਪਾਯ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਧਿਕਾਰ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਨਿਆਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਕਰਜ਼ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਬਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਉਹ ਅਧਿਕਾਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਕਰਜ਼ਾਂ ਖਿਲਾਫ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।"

"3(2006) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 353.

"11. ਸੀਮਾਂਕਣ ਇੱਕ ਆਰਾਮ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ, ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਨਿਯਮ ਦਾ ਇੱਕੋ ਅਪਵਾਦ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ2.7 ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ 'ਤੇ, ਉਸ ਦਾ ਉਸ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।" ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਉਪਾਯ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 30 ਦਾ ਉਦੇਸ਼, ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਹੈ। ਹੋਰ, ਨਿਯਮ 30 ਵੀ ਸ਼ਬਦ “ਬੁਝਾਉਣਾ” ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ “ਰੋਕ”, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਪਾਯ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਬੁਝਾਉਣਾ ਅਧ

15.2 ਇੱਕ ਵਾਰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

ਜੋ ਕਿ ਰੂਲ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਿੰਨ ਵਿਕਲਪਿਕ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਗਿਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਵਰਤਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ। ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਸਿਰਫ ਉਪਚਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਹੱਕ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦੀ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਦ ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ34$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਹੱਕ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਇਰਾ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ।

15.3 ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਰੂਲ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੀ ਸਾਫ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਥਿਤੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ(2) ਦੇ ਰੂਲ 30 ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਾਂ।

ਰੂਲ 30 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2):

16.1 ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਾਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

“(2) ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।”

16.2 ਇਸਦੀ ਸਾਫ ਅਤੇ ਸਧਾਰਣ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਸੀਮਾ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਕਸਰਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ‘ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਵਧੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।’ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੋ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦਾ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਉਸ ਅਵਧੀ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ (ਤਿੰਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਾਰੀਖਾਂ)। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਉਸ ਅਵਧੀ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਅਧੀਨ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਚਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਹੈ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ “ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਵਾਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੈ।” ਇਸ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਬਾਰੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਸੰਮੇਲਨ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਰੂਲ 30।

16.3 ਹੋਰ, ਨਿਯਮ 30(2) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣਾ ਸਮਾਨਾਰਥੀ ਹੈ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਦੇ ਭਾਗ-III ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ। ਭਾਗ-III ਜੋ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਇੱਕ ਉੱਚਿਤ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਸਹਾਰਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦਾ ਹੈ। ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਅਵਧੀਆਂ ਹਨ (i) ਤਾਰੀਖ ਜਿਸ ਤੋਂ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ (ਸੈਕਸ਼ਨ 12); (ii) ਗਰੀਬ ਵਜੋਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਈ ਗਈ ਸਮਾਂ (ਸੈਕਸ਼ਨ 13); (iii)ਗਲਤ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਹੀ ਅਵਧੀ(ਸੈਕਸ਼ਨ 14);(iv) ਧੋਖਾਧੜੀ (ਸੈਕਸ਼ਨ 17); (v) ਕਰਜ਼ ਦੀ ਮੰਨਤਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 18); (vi) ਕਰਜ਼ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਭੁਗਤਾਨ (ਸੈਕਸ਼ਨ 19); (vii)ਲਗਾਤਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਆਦਿ। ਇਹ ਉਹ ਅਵਧੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ, 1963 ਅਧੀਨ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਸਮੇਂ ਛੱਡੀ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

17.1 ਇਹ ਉਪਰੋਕਤ-ਉਲਲੇਖਿਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਨਵਾਰੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਆ ਵਕੀਲ ਨੇ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਅਧੀਨ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 30(2) ਦੀ ਸਾਫ਼ ਭਾਸ਼ਾ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 30(2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ, ‘ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ’ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 29(2) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ‘ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ’ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 30 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ।

17.2 ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸੁਸ਼੍ਰੀ ਰਿਤੂ ਸਿੰਘ ਮਾਨ, ਨੇ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 29(2) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ 'ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਢੋਆਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਸਮਰੂਪਤਾ ਅਤੇ ਕੋਡੀਕਰਨ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਰਾਜ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨਤਾ' ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜੇ ਹਰ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਸੰਮੇਲਨ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ, ਤਾਂ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮਰੂਪਤਾ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਸਲ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਖੋ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 35 ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਨਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 30। ਪਰੰਤੂ, ਵਿਚਾਰਣ ਉੱਤੇ ਅਸੀਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਾਸ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਗੇ।

18. ਵਿਰੋਧੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੀ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਅਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸਟ ਟਕਰਾਅ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦਾ ਵਿਸਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਾਂਗੇ।

19.1 ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਨਿਯਮ 30 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਹੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਸ਼ੱਕਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1929 ਨੂੰ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦਾ ਨਿਯਮ 30 ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਟ੍ਰਾਇਲ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਭੱਤੀਆਂ ਨੇ ਵੀ ਮਾਨਿਆ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਨਿਯਮ ਹੈ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਲਿਖਤੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1999 ਦੀ ਤੀਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦਾ ਨਿਯਮ 35 ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਅ ਸਪੱਸਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੀਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 35 ਵਿੱਚੋਂ ਉਸੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਦੂਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਅਧੀਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋ ਸ਼ਬਦਾਂ "ਦੀ ਸੀਮਾਂਕਣ" ਦੇ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਛੋਟੇ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਅੱਗੇ ਵਧਾਈ ਕਿ ਸਪੱਸਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਬਦ ਭਾਵ "ਦੀ ਸੀਮਾਂਕਣ" ਦੇ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਸਿਰਫ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ "ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਮਿਆਦ" ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

19.2 ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1929, ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨੂੰ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ 1999 ਦੇ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਤੀਜੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦਾ ਇੱਕ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬਿਆਨ ਇੱਥੇ ਤਿਆਰ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਪੁਨਰੁਤਪਾਦਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: - ਨਿਯਮ 29 ਅਨੁਸੂਚੀ I (ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1929 ਦਾ ਲੇਖ 29)

ਜੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰਾ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨਿਯਮ 30 ਸ਼ਡਿਊਲ II (ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਦਾ ਲੇਖ 29 ਜੋ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ)

(1) ਜੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰਾ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।

ਨਿਯਮ 35 ਸ਼ਡਿਊਲ III (ਮੌਂਟ੍ਰੀਅਲ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ, 1999 ਦਾ ਲੇਖ 35)

(1) ਜੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰਾ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।

19.3 ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ 1999 ਦੇ ਮੌਂਟ੍ਰੀਅਲ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਵਿੱਚ "ਸੀਮਾਂਕਣ" ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਰਕਰਾਰ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪ-ਨਿਯਮ(2) "ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ" ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਅਵਧੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਣ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ ਨਿਯਮ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਤੀਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 35(2) ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮੁਸ਼ਕਲ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ, ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸੱਚਾ ਅਤੇ ਸਹੀ ਅਰਥ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰੇ।

ਵਿਆਖਿਆ

20. ਸਾਡਾ ਕੰਮ ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਦਾ ਸਹੀ ਅਰਥ ਅਤੇ ਮਤਲਬ ਸਮਝਣਾ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦਾ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੋ ਸਿਰਫ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਜਾਂ ਸੰਧੀ ਨੂੰ ਨਗਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਿੰਨ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਜੋ ਦਰਜਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀਆਂ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਬਾਰੇ ਪਾਰਟ XIV ਅਧੀਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 221 ਵਿੱਚ ਫਰਾਂਸਿਸ ਬੈਨੀਅਨ35 ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ:

"(1) ਇੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ੍ਰੋਤ ਵਜੋਂ ਤਿੰਨ ਵੱਖਰੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਦਰਜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ-

(a) ਇੱਕ ਐਕਟ ਸੰਧੀ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਂ ਦੇ ਭਾਵ ਵਿੱਚ, ਚਾਹੇ ਉਹੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਸਮਾਵੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਇਸ ਕੋਡ ਵਿੱਚ ਸੰਧੀ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਕਾਨੂੰਨੀਕਰਨ ਵਜੋਂ ਹਵਾਲਾ);

(b) ਇੱਕ ਐਕਟ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਧੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਣ ਲਈ ਹੈ, ਸੰਧੀ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਸੋਧ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ (ਇਸ ਕੋਡ ਵਿੱਚ ਸੰਧੀ ਦੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀਕਰਨ ਵਜੋਂ ਹਵਾਲਾ);

(c) ਸੰਧੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦਾਇਤਵ ਵਜੋਂ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਕਟ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇਸ ਮਾਨਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਪਾਲਨ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ।

21. ਸੰਧੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਵਿਏਨਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1969 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ "ਸੰਧੀਆਂ 'ਤੇ ਸੰਧੀ" ਵਜੋਂ। ਇਹ ਵਿਆਪਕ ਨਿਯਮ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸੰਧੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ, ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ, ਸੋਧਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼, ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ। ਵਿਏਨਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਸੰਧੀਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਧਾਰਾ 31 ਅਤੇ 32 ਹਨ ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਅਤੇ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਇੱਥੇ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਹਵਾਲਾ।

“ਸੈਕਸ਼ਨ 3. ਸੰਧੀਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ

ਆਰਟੀਕਲ 31: ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਆਮ ਨਿਯਮ

1. ਇੱਕ ਸੰਧੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਚੰਗੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਮ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਧੀ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ.

2. ਇੱਕ ਸੰਧੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਦੇ ਪਾਠ ਸਮੇਤ, ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਅਤੇ ਅਨੁਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲਾ ਕੇ:

(a) ਸੰਧੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਾਰੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮਝੌਤਾ;

(ਬੀ) ਕੋਈ ਵੀ ਸਾਧਨ ਜੋ ਸੰਧੀ ਦੇ ਨਿਸਕਰਸ਼ਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਧੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਦੂਜੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਸੰਦਰਭ ਨਾਲ ਇਕੱਠੇ, ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

(ਅ) ਸੰਧੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਜਾਂ ਇਸਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮਝੌਤਾ;

(ਬੀ) ਸੰਧੀ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਕੋਈ ਵੀ ਅਮਲ ਜੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਸੰਧੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਬਾਰੇ ਸਹਿਮਤੀ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ;

(ਸੀ) ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕੋਈ ਵੀ ਸੰਬੰਧਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਯਮ।

4. ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

22. ਆਰਟੀਕਲ 31 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਜੋ "ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਸਾਧਨਾਂ" ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

"ਆਰਟੀਕਲ 32: ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਸਾਧਨ

ਦੇ ਪੂਰਕ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਵਿਆਖਿਆ, ਸੰਧੀ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਸਮੇਤ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤ, ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਆਰਟੀਕਲ 31, ਜਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਰਥ ਅਰਥ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਵਿਆਖਿਆ ਅਨੁਸਾਰ ਆਰਟੀਕਲ 31:

(ਅ) ਅਰਥ ਨੂੰ ਅਸਪਸ਼ਟ ਜਾਂ ਧੁੰਦਲਾ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ

(ਬੀ) ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਨਤੀਜਾ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਤੁਕਾ ਜਾਂ ਨਾਮੁਨਾਸਿਬ ਹੈ।"

23. ਜਦੋਂ ਸੰਧੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਿਆਨਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਅਤੇ 32 ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਕ੍ਰਿਤੀ ਦੇ ਧਾਰਣਾਵਾਂ ਤੋਂ ਅਣਬੰਧਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਧੀ ਦਾ ਸੱਚਾ, ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਰਥ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ, ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਹੀ ਸੱਚਾ ਅਰਥ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਧੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲਨ ਦਾ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਫਾਦਰਗਿਲ ਬਨਾਮ ਮੋਨਾਰਕ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਿਥੇ ਕੈਰੇਜ ਬਾਈ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1961 ਨੂੰ ਯੂਨਾਈਟੇਡ ਕਿੰਗਡਮ ਵਿੱਚ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਾਰਡਸ ਹਾਊਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਐਕਟ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵੇਲੇ ਇੱਕ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਸੀਮਿਤ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਨਿਆਂਕਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਿਆਰੀ ਕਾਰਜਾਂ ਵਲ ਸੰਦਰਭ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

24. ਆਰਟੀਕਲ 32 ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਸਾਧਨਾਂ ਵਲ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਧੀ ਦੇ ਤਿਆਰੀ ਕਾਰਜ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1929 ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਜੋ ਕਿ 1955 ਵਿੱਚ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1999 ਵਿੱਚ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦਾ ਮੂਲ ਮਸੌਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1929 ਵਿੱਚ ਸੀ, ਆਰਟੀਕਲ 28 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ:

"28. ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਚੁਕਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਆਉਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਜ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(2)"ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਰੁਕਾਵਟ ਅਤੇ ਵਿਚਛੇਦ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

25.1 ਉਪਰੋਕਤ ਮਸੌਦਾ ਇਸ ਨੂੰ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਵਜੋਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਆਇਆ। ਮੈਂਬਰ ਰਾਜਾਂ ਨੇ 4 ਤੋਂ 12 ਅਕਤੂਬਰ, 1929 ਤੱਕ ਵਾਰਸਾ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਆਰਟੀਕਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ, ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੇ 07.10.1929 ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 28 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਸਮੇਂ, ਇਟਲੀ ਗਣਰਾਜ ਨੇ ਮਸੌਦਾ ਆਰਟੀਕਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਆਪੱਤੀ ਉਠਾਈ: “ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਵਿਚਛੇਦ ਦੇ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ, ਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ; ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਬਹੁਤ ਔਖਾ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਜਾਂ ਸਸਪੈਂਡ ਕਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇਸ ਅਵਧੀ ਦੇ ਚੱਲਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦੋ ਸਾਲ ਜੋ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸ਼ਾਂਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ, ਸੋਧੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।”

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੋ ਸਿਸਟਮ ਅਸੀਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਉਹ ਬਹੁਤ ਸਰਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਨਤੀਜਤਨ, ਦੂਜਾ ਪੈਰਾ ਗਾਇਬ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਪੈਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਜੋੜਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਤਾਂ ਜੋ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਸੀਂ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਮਝਾ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ, ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ, ਸ਼ਾਇਦ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੈਮੋ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ:

"ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਸੀਮਾਂਤਕਾਲ ਕਾਫੀ ਲੰਬਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਮੁਅੱਤਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਇਹ ਕਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਉਲਲੇਖਿਤ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਮੁਦਾਇਆ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੇ ਗਏ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਚੰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ਼ਾਇਦ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਹਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਪੱਕਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦਾ ਤੱਤ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕਟੱਖਣੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਸੀਮਾਂਤਕਾਲ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜ਼ਬਤੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਨਾਲ ਦੂਜਾ ਪੈਰਾ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੱਕ ਨੂੰ 'ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ' ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਬਾਅਦ 'ਜ਼ਬਤੀ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅਧੀਨ' ਵਾਕ ਜੋੜਨਾ ਪਵੇਗਾ42।"

25.2 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਪੱਤੀ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਈ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੇ ਹਰ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਟਾਲੀਅਨ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਮੰਡਲ ਨੇ ਅਨੁਚਿੱਤ 29 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਮੰਗੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੀਮਾਂਤਕਾਲ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਜੋ ਅਦਾਲਤ ਦਰ ਅਦਾਲਤ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਫਰਾਂਸ ਦੇ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਮੰਡਲ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"ਮਿਸਟਰ ਰਿਪਰਟ (ਫਰਾਂਸ): ਮੈਂ ਇਟਾਲੀਅਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦਾ ਬਿਲਕੁਲ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਅੰਤਮ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ, ਕੇਵਲ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਨਿਲੰਬਨ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਗਾਇਬ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ, ਫਿਰ ਵੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚੁਕਾਏ ਜਾਂਦੇ।
ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ; ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੌਣ ਤੈਅ ਕਰੇਗਾ? ਇੱਕ ਪਾਠ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਹੇਗੀ ਜੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਫਰਾਂਸ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰੀਟ੍ਰਾਇਲ ਕਾਨਫਰੰਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ; ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰੈਫਰਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ; ਪਰ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਇਸ ਰਾਏ ਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਨੂੰ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਵਿਚਛੇਦ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਟਾਲੀਅਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਸਾਥ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ।

ਮਿਸਟਰ ਮੋਤੋਨੋ (ਜਪਾਨ): ਮੈਂ ਇੱਕ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹਾਂ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਵਿਚਛੇਦ।

ਮਿਸਟਰ ਰਿਪਰਟ (ਫਰਾਂਸ): ਬਿਲਕੁਲ, ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਇਹ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਇਸ ਨੂੰ ਦਰਸਾਵੇਗੀ।"

25.3 ਵਿਚਾਰ-ਵਿਮਰਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਥਾਂ ਉੱਤੇ, ਨਿਮਨਲਿਖਿਤ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਲੇਖ 29 ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਹੇਠ ਹੈ:

"ਲੇਖ 29
1. ਜੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਚੁਕਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਜ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।
2. ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।"

26. ਇਸ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਗੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਾਡੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929 ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੇ ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ, 1934 ਵਿੱਚ ਸ਼ੈਡਿਊਲ I ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਯਮ 29 ਵਿੱਚ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। ਆਜ਼ਾਦੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਦੋਂ ਸੰਸਦ ਨੇ 1934 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਐਕਟ, 1972 ਬਣਾਇਆ, ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ। ਇੱਥੇ ਵੀ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਦੇ ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਨੂੰ ਨਿਯਮ 29 ਵਿੱਚ ਗੁੰਮ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੂਜੀ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ, 1955 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਗਏ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮ 30 (1) ਅਤੇ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਛੋਟੇ ਜਿਹੇ ਭਿੰਨਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਸੀਂ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ।

27. ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਵਿਚਾਰ-ਵਿਮਰਸ਼ ਕਾਰਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਡਰਾਫਟ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਵਿੱਚ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਲੇਖ 29 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਨਿਲੰਬਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੰਮੇਲਨ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਹਰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਵਿਚਾਰ-ਵਿਮਰਸ਼ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੋਰਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਤੇ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

28. ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਨਿਊ ਯਾਰਕ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਪੀਲੇਟ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਾਹਨ ਬਨਾਮ ਟਰਾਂਸ ਵਰਲਡ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼[44]_{SUPERSCRIPT} ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਿਆਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

"ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਇਹ ਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਲੇਖ 29 ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 2 ਨੂੰ ਫੋਰਮ ਕੋਰਟ ਵੱਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਇਕੋ ਇੱਕ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮੁਦਾਈ ਨੇ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਖਾਸ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਨਿਊ ਯਾਰਕ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਫੈਡਰਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਦਾ ਇੱਕ ਸਪਸ਼ਟ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਊ ਯਾਰਕ ਵਿੱਚ, ਫੋਰਮ ਦੀ ਚੋਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮੁਦਾਈ ਨੂੰ ਯਾ ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਉੱਤੇ ਸੇਵਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ (CPLR 304) ਜਾਂ ਫੈਡਰਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ (ਫੈਡ ਰੂਲਜ਼ ਸਿਵ ਪ੍ਰੋ, ਨਿਯਮ 3 [ਯੂਐਸ ਕੋਡ, ਟਾਈਟ 28, ਐਪੈਂਡਿਕਸ]) ਲੇਖ 29 ਦੁਆਰਾ ਸੀਮਿਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ, ਭਾਵ, ਦੋ ਸਾਲ ਵਿੱਚ।" ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਚਾਹੇ ਸੰਧੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਨ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਲੇਖ 29 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੇਂ ਸੀਮਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰਵ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਦੇ ਵੀ ਬਾਲਗ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਧਾਇਆ ਜਾਂ ਟੋਲਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮਸਵਿਦਾਕਾਰਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਸ਼ਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮੁੱਚੇ ਉਦੇਸ਼-ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਡਾਣ ਦੇ ਵਿਸ਼ਵ ਭਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ-ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਸੰਗਤ ਹੈ।

29.ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਦੇ ਉਪ-ਲੇਖ (2) ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਲਈ ਨਿਯਮ 30 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਤੀਦਵੰਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਸੱਦਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋਵੇਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਰੱਖੇ ਹਨ ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਉੱਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਆਦਾਤਰ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਕਿ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਧੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਨੂੰ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

30.ਇੱਕ ਇਕਸਾਰ ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਮੋਰਿਸ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਲ.ਐਮ. ਰੌਇਅਲ ਡਚ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼[45]_{SUPERSCRIPT} ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਹੈ।

"81. ਇੱਕ ਆਦਰਸ਼ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਸੰਧੀ ਨੂੰ ਉਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਰੇਕ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕੋ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਸ ਲਾਅ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸਬੂਤ ਦਾ ਸਰੋਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਸੋਚ ਉੱਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਸੱਦਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਹ ਜੋ ਉੱਚ ਦਰਜੇ ਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਆਮ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਮਿਲੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜੇਕਰ ਫੈਸਲੇ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹਨ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਪਸ਼ਟ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਇੱਕ ਵਿਵੇਕਸ਼ੀਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।"

45 [2001] 3 WLR 351

46SUPERSCRIPT ਜ਼ਿਚਰਮੈਨ ਬਨਾਮ ਕੋਰੀਅਨ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ,516 US 217, (1996), ਏਲ ਅਲ ਇਜ਼ਰਾਈਲ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਤਸੇਂਗ525 U.S. 155 **(1999)।**

31. ਇਸ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ, ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ, ਯੂਨਾਈਟਡ ਸਟੇਟਸ ਆਫ ਅਮੇਰਿਕਾ ਅਤੇ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵੱਲ ਸੰਦਰਭ ਦੇਵਾਂਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ।

ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ

32. ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਲਾਰੋਜ਼ ਬਨਾਮ ਸਪਿਰਿਟ ਆਫ ਐਡਵੈਂਚਰ47SUPERSCRIPT ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿੱਥੇ ਇਸਨੇ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਬਸਟੈਂਟਿਵ ਸਮਾਂ ਦੀ ਬਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਸਮਾਂ ਦੀ ਬਾਰ ਨਹੀਂ। ਇਸਨੇ ਹੋਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਇੱਕ ਕੋਡ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਲੇਖਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਹਾਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਟਰੇਸ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਨੇ ਇਟਲੀ ਗਣਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਈ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ,

“70. ਜੱਜ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, [48] ਤੋਂ [51] ਤੱਕ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਲੇਖ 29(2) ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ, ਵਿਚਛੇਦਿਤ ਜਾਂ ਵਧਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸਨੇ ਕੇਵਲ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਅੰਤ ਦੀਆਂ ਸਹੀ ਤਾਰੀਖਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਉਸ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਹੈ।

71. ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਤੇ ਆਪਣੇ ਨਤੀਜੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ, ਜੱਜ ਨੇ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਤ੍ਰਾਵੈਕਸ ਪ੍ਰੀਪੈਰਾਟੋਇਰਸ ਵਿੱਚ ਕਹੀ ਗਈ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜੋ ਲੇਖ 29 ਬਣ ਗਿਆ। ਜੋ ਬਣ ਗਿਆ ਲੇਖ 29(2) ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਡਰਾਫਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ:

“ਸੀਮਾਂਤ ਸਮਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਮਾਂਤ ਸਮਾਂ ਦੇ ਰੁਕਾਵਟ ਅਤੇ ਵਿਚਛੇਦ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਜਿਸਨੇ ਅਧਿਕਾਰ ਲਿਆ ਹੈ” (ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)।

72. ਇਟਾਲੀਅਨ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਮੰਡਲ ਨੇ ਐਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਟੈਲਿਕਸ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦ “ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ”। ਇਟਾਲੀਅਨਾਂ ਨੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਨੂੰ ਮਿਟਾਉਣ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਤਾਂ ਜੋ “ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਮਰ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੀ”। ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ “ਸਮਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਤਾਂ ਜੋ ਸੀਮਾਂਤ ਸਮਾਂ ਦਾ ਵਿਚਛੇਦ ਹੋਵੇ, ਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਬਦਲਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸ਼ਿੱਪਰ, ਕੰਸਾਈਨਰ ਲਈ ਜਾਣਨਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਵਿਚਛੇਦ ਜਾਂ ਰੁਕਾਵਟ ਕਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ"। ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਸੀ "ਬਹੁਤ ਸਧਾਰਨ; ਜੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀਆਂ

ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ"। ਹੋਰ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਟਾਲੀਅਨ ਸੁਝਾਅ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਚਰਚਾਵਾਂ ਪੂਰੀ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਮੁੜ ਕਮੇਟੀ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਟਾਲੀਅਨ ਸੁਝਾਅ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣਾ ਹੈ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ"। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੋਰ ਚਰਚਾ ਹੋਈ ਜਿਸ ਨੇ ਲੇਖ 29 ਨੂੰ ਉਸ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਏਅਰਵੇਜ਼

73. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਬਾਤਾਂ ਦੀ ਬਾਰੀਕੀ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਔਖਾ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾਓਂ ਨੇ ਇਤਾਲਵੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ, ਯਕੀਨੀਅਤ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਸੰਧੀ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵੇ "ਖਤਮ" ਹੋ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਲਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੇਵਲ ਗੱਲਾਂ ਮਿਤੀਆਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਅਤੇ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਜੋਰਦਾਰ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਲੇਖ 29(1) ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਉਹੀ ਅਰਥ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜੋ ਉਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮੁਲਤਵੀ, ਵਿਚਛੇਦ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

74. ਲੇਖ 29(1) ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਅੱਗੇ ਵਧਾਏਗਾ ਕਿ ਇਹ "ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕੋਡ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਉੱਚ ਸੰਧੀ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਆਪਣੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ": ਦੇਖੋ ਪ੍ਰਭੂ ਹੋਪ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੂ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ ਪੀਐਲਸੀ [1997] ਏਸੀ 430, 453C-D.

75. ਮੈਂ ਮਿਸਟਰ ਲਾਸਨ ਦੀ ਇਸ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਉਸ ਨਿਯਮ ਨਾਲ ਸੁਸੰਗਤ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲੇਖ 29(2)) ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਹਿਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਵੈਧਤਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਜੇ ਇਹ ਸੰਧੀ ਦੇ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹੋਵੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਿਲਿਪਸ ਐਲਜੇ ਨੇ ਮਿਲੋਰ ਐਸ.ਆਰ.ਐਲ. ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ ਪੀਐਲਸੀ [1996] ਕਿਊਬੀ 702, 707E ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ: “ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਚੁਣੇ ਗਏ ਫੋਰਮ ਦੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ 12 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਅਵਧੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ, ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਹੈ।

76. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਮਿਸਟਰ ਡੇਵੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਊ ਪੈਂਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਟ੍ਰਾਂਸ ਵਰਲਡ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪਹਿਲੀ ਇੰਸਟੈਂਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਸਰਕਿਟ ਦੀ ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਇੰਕ 132 ਐਫ 3ਡੀ 138 ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਲੇਖ 29(2) ਨੇ ਲੈਕਸ ਫੋਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀਮਾ ਅਵਧੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਤ੍ਰਾਵੈਕਸ ਪ੍ਰੇਪਾਰਾਟੋਇਰਸ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਉਹੀ ਨਤੀਜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਾਰੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ [73] ਉੱਤੇ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਨਿਊ ਪੈਂਟੈਕਸ ਨੂੰ ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਲਗਦਾ, ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ।”

33. ਕਈ ਹੋਰ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ 48 .

ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ

34. ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸਰਕਿਟ ਵਿੱਚ ਫਿਸ਼ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਡੈਲਟਾ ਏਅਰ ਲਾਈਨਜ਼ ਇੰਕ49$_{SUPERSCRIPT}$, ਇੱਕ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਏਅਰ ਹੋਸਟੈਸ ਦੁਆਰਾ ਜਲਣ ਦੀ ਚੋਟ ਲੱਗੀ। ਬੱਚੇ ਨੇ, ਆਪਣੀ ਮਾਂ

ਰਾਹੀਂ, ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਏਅਰਲਾਈਨ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ, ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੀ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ:

“ਲਗਭਗ ਹਰ ਅਦਾਲਤ ਜਿਸ ਨੇ ਕਨਵੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਡਰਾਫਟਿੰਗ ਮਿੰਟਸ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਸਮੇਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਦਾਲਤ, ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਲੇਖ 29(2) ਫੋਰਮ ਵਿੱਚ ਅਨਿਵਾਰਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੇਖੋ, ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਕਾਸਤ੍ਰੋ ਬਨਾਮ ਹਿੰਸਨ, 959 ਐਫ. ਸੁਪ. 160, 163 (ਈ.ਡੀ.ਐਨ.ਵਾਈ. 1997); ਫਿਸ਼ਮੈਨ, 938 ਐਫ. ਸੁਪ. ਵਿੱਚ 230; ਰਾਇਲ ਇੰਸ. ਕੋ., 834 ਐਫ. ਸੁਪ. ਵਿੱਚ”

33. ਯੂਨਾਇਟਡ ਕਿੰਗਡਮ ਵਿੱਚ48SUPERSCRIPT ਹੋਰ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

636; ਕਾਹਨ, 443 ਐਨ.ਵਾਈ.ਐਸ.2ਡੀ ਨੂੰ 87. ਮਿੰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ ਕਿ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਡਰਾਫਟਰਾਂ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਸੀਮਾਵਧੀ ਨੂੰ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਟੋਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ। ਦੇਖੋ ਆਰ.ਸੀ. ਹੋਰਨਰ ਅਤੇ ਡੀ. ਲੇਗਰੇਜ਼, ਮਿੰਟਾਂ ਦੀ ਦੂਜੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨਫਰੰਸ ਆਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਏਰੋਨਾਟੀਕਲ ਲਾ, 110-13 (1975); ਕਾਹਨ, 443 ਐਨ.ਵਾਈ.ਐਸ.2ਡੀ ਨੂੰ 86-87; ਰੌਇਲ ਇੰਸ. ਕੋ., 834 ਐਫ. ਸੁਪ. ਨੂੰ 636. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਛਾਣਿਆ, ਡਰਾਫਟਰਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਚਿੰਤਾ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ "ਉਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਜੋ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਸ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੇਕਰ ਉਹ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਦੱਸ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੀਆਂ।" ਕਾਹਨ, 443 ਐਨ.ਵਾਈ.ਐਸ.2ਡੀ ਨੂੰ 87. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਆਰਟੀਕਲ 29 ਵਿੱਚ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਪਨਾਈ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਬਹਿਸ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ 2 ਦੁਆਰਾ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕੋ ਮਾਮਲੇ ਸੀ ਕਿ "ਮੁਦਾਈ ਨੇ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਉੱਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਉਪਾਯ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।"

35. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਨੌਵੇਂ ਸਰਕਿਟ ਦੀ ਅਪੀਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਾਰਾਯਣਨ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼50SUPERSCRIPT ਨੇ ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮੌਂਟ੍ਰੀਅਲ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵੀ ਇਸੇ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ,

“ਵਾਰਸਾ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਡਰਾਫਟਿੰਗ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਫਟਰਾਂ ਨੇ ਆਰਟੀਕਲ 29 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੈਚਯੂਟ ਆਫ ਰਿਪੋਜ਼ ਵਜੋਂ ਕਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ, “ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਿਕ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤ ਵਾਂਗ, ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਕਾਰਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ... ਭਾਵੇਂ ਕਾਰਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਦੋਂ ਬਣੀ।” ਅਬਿਲੀਲੋ-ਡੀ ਲਿਓਨ ਬਨਾਮ ਗੋਂਜਾਲੇਜ਼ 410 ਐਫ.3ਡੀ 1090, 1097 ਐਨ.5 (9ਵੀਂ ਸਰਕਿਟ 2005). ਡਰਾਫਟਰਾਂ ਨੇ ਵਿਚਾਰਿਆ – ਅਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ – ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਜੋ ਕਿ ਸੀਮਾਵਧੀ ਨੂੰ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਟੋਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਦੇਖੋ ਆਰ.ਸੀ. ਹੋਰਨਰ ਅਤੇ ਡੀ. ਲੇਗਰੇਜ਼, ਮਿੰਟਾਂ ਦੀ ਦੂਜੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨਫਰੰਸ ਆਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਏਰੋਨਾਟੀਕਲ ਲਾ, 110-13 (1975); ਦੇਖੋ ਵੀ ਫਿਸ਼ਮੈਨ, 132 ਐਫ.3ਡੀ ਨੂੰ 144 (ਨੋਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ “[ਲਗਭਗ ਹਰ ਅਦਾਲਤ ਜਿਸ ਨੇ [ਵਾਰਸਾ] ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਡਰਾਫਟਿੰਗ ਮਿੰਟਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ ... ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 29(2) [ਇੱਕ] ਫੋਰਮ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਅਨਿਵਾਰਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਵੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।”

ਇਸ ਦੇ ਬਜਾਏ, ਵਾਰਸਾ ਸੰਧਿ ਦੇ ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਟਾਲੀਅਨ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਮੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ "ਬਹੁਤ ਸਾਦਾ" ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਅਪਣਾਇਆ: "ਜੇਕਰ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।"

...

ਇਸ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਧਿ ਦੀ ਸੀਮਾ ਅਵਧਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਇੱਕ ਪੂਰਵ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਆਇਕ ਟੋਲਿੰਗ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ।"

"ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧਿ ਦੇ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਆਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਛਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸੰਧਿ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਹ ਮੈਂਬਰ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ, ਅਤੇ ਕਿ ਲੇਖ 29 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਅਬਸੋਲਿਊਟ ਸੀ — ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਜੋ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧਿ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਆਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਲੇਖ 29 ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 2 ਦੁਆਰਾ ਫੋਰਮ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇਕੋ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮੁਦਾਈ ਨੇ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧਿ ਵਿੱਚ ਉਸ ਖਾਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਲੋੜ ਦਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਦਾਹਰਣ ਨਿਊ ਯਾਰਕ ਸਟੇਟ ਕੋਰਟਾਂ ਅਤੇ ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਊ ਯਾਰਕ ਵਿੱਚ, ਫੋਰਮ ਦੀ ਚੋਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਾਰਸਾ ਸੰਧਿ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮੁਦਾਈ ਨੂੰ ਯਾ ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ (CPLR 304) ਜਾਂ ਫੈਡਰਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਕੋਰਟ (Fed Articles Civ Pro, Article 3 [in US Code, tit 28, Appendix]) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਖਲ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਲੇਖ 29 ਦੁਆਰਾ ਸੀਮਿਤ ਸਮਾਂ, ਯਾਨੀ ਦੋ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ।"

ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ

37. ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੀ ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਭਾਟੀਆ ਬਨਾਮ ਮਲੇਸ਼ੀਆਈ ਏਅਰਲਾਈਨ ਸਿਸਟਮ ਬੇਰਹਾਦ52$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ ਲਾਰੇਚ ਅਤੇ ਕਾਹਨ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਸਰਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਸੀਮਾਂਤ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਰਸਾ ਸੰਧੀ ਦੇ ਲੇਖ 29(1) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਪੈਰਾ 34 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"34. ਸੰਧੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇਕਰੂਪਤਾ ਅਤੇ
ਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾਓਂ ਵਿੱਚ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ
(ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ) ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭੋਗੇ ਗਏ
ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਚੋਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤੇ ਗਏ
ਸੰਧੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ 'ਯਾਤਰੀਆਂ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ 'ਕੈਰੀਅਰਜ਼' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਆਰਟ 35 ਵਿੱਚ 'ਕਾਰਵਾਈ' ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਨਿਰਮਾਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਰਟ 35 ਅਧੀਨ ਨਾਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ 'ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ' ਨੂੰ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕੋਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਲਟ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ
ਕਿ ਇੱਕ "ਕਾਰਵਾਈ" ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਦਮ ਉਹ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੋਣ। ਇਸ ਲਈ, 'ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ' ਅਤੇ 'ਕਾਰਵਾਈ' ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।"

38. ਸਾਨੂੰ ਫਰਾਂਸ ਦੀ ਕੋਰ ਦੇ ਕੈਸਾਸਿਓਨ ਵਿੱਚ ਲੋਰਾਂਸ ਬਨਾਮ ਏਅਰ ਫਰਾਂਸ53 ਦਾ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਮਿਲਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਥੇ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਕਿ ਜੋਸਫ

ਬਨਾਮ ਸੀਰੀਆਈ ਅਰਬ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼54 ਅਤੇ ਫਲੈਨਾਗਨ ਬਨਾਮ ਮੈਕਡੋਨਲ ਡਗਲਸ ਕਾਰਪ55 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯੂ.ਐਸ. ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟੇ ਵਿਚੋਲੇ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਸੁਚਿਤ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਲੇਖ 29 ਨਗਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੀਮਾਂਤ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੈ।

39. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਜਿੰਨਾ ਨੇੜੇ ਆਏ ਹਾਂ ਉਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਐਕਟ, 1925 ਅਧੀਨ ਆਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਸੀ ਈਸਟ ਅਤੇ ਵੈਸਟ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਕੇ. ਰਾਮਲਿੰਗਮ ਚੇਟੀਆਰ56, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੀਮਾਂਕਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਦੀ ਵਾਧਾ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਿੰਨ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਧੀਮੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਾਂ ਜਦੋਂ ਸ਼ਬਦ "ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ" ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਜੋ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਨਤੀਜੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੱਖਦੀ ਹੈ...ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਮੰਨਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਇਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਨਿਯਮ 30 ਨੂੰ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਸਾਡੀਆਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਿਯਮ 30, ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਤੇ:

40. ਦੇਸ਼ ਭਰ ਦੀਆਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਨੂੰ ਏਅਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਾਵੇ ਲਈ ਚਲਾਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ ਇੱਕ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸੀਮਾਂਕਣ ਐਕਟ, 1963 ਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਤੇਜ ਸ਼ੂ ਐਕਸਪੋਰਟਸ ਪੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ57, ਸਾਇਲੇਸ਼ ਟੈਕਸਟਾਇਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ & ਅਨ੍ਹ.58, ਇੰਡੀਅਨ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਐਂਜਲੀਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਿਟੇਡ.& ਅਨ੍ਹ.59, ਇਥੋਪੀਅਨ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਫੈਡਰਲ ਕੈਮੀਕਲ ਵਰਕਸ ਲਿਮਿਟੇਡ.60, ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਐਮ/ਐਸ ਐਮ.ਆਰ.ਐਫ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼61 ਅਤੇ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ, ਬੰਬੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆ ਟੈਨਿੰਗ ਕੰਪਨੀ.62, ਅਤੇ ਬੰਬੇ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਭ ਨੇ ਇਹ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ।

41. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵੱਖਰੀ ਨਜ਼ਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਹੈ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨੈਸ਼ਨਲ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਜਤਨਾਦੇਵੀ ਤੇਜਰਾਜ ਜੈਨ,63SUPERSCRIPT ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸ਼ਿਡਿਊਲ II ਦੀ ਧਾਰਾ 30(2) ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963. ਇਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

"10. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਾਰਵਾਈ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਜਾਂ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਵਿਧੀ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਦੇ ਬਾਅਦ, 2 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963. ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਭਾਗ III ਵਿੱਚ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਦੀ ਵਿਧੀ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮਰਪਿਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ

ਵਿੱਚ, ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ।"

42. ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਤੀਜੇ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦੀ ਰੂਲ 30 (2), ਜਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ ਰੂਲ 35 (2) ਦੇ ਸੱਚੇ ਅਤੇ ਸਹੀ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸੰਧਾਰਾਂ ਅਤੇ ਤ੍ਰਾਵੋ ਪ੍ਰੋਪਰੇਟੋਰਸ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੂਲ 35 (2) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ।

43. ਅੰਤਿਮ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ, ਸੰਧਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਧਾਰਾਂ ਦੇ ਲੇਖ 29 ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਕਰੂਪਤਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਤੇ ਸੰਧਾਰਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦੇਣ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰੂਲ 30 (2) ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਅਵਧੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 2

ਕੀ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਦੂਜੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦਾ ਨਿਯਮ 30, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?

44.1 ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਸ੍ਰੀ ਨਵਾਰੇ ਨੇ ਦੋ-ਧਾਰੀ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ। ਦੂਜੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 30 ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਇੱਕ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

44.2 ਸ੍ਰੀ ਨਵਾਰੇ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ, ਏਅਰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜਨਤਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਦੂਜੇ, ਏਅਰ ਐਕਟ ਦਾ ਨਿਯਮ 30 (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ ਸੁਝਾਅਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29, ਯੂਨਾਈਟਡ ਕਿੰਗਡਮ ਦੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1980 ਦੀ ਧਾਰਾ 39 ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀ ਹੈ।

44.3 ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮਿਸ ਰਿਤੂ ਸਿੰਘ ਮਾਨ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972 ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

45. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਂਦੇ ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੱਕ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੋ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਹੱਕ ਬਾਕੀ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕੇਵਲ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਹੱਕ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਹੱਕ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ੍ਰੀ ਨਵਾਰੇ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਤਰਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਦਲੀਲ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਾਂਗੇ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਇਸ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਂਗੇ।

46. ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਨਤੀਜਤਨ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਧਾਰਾਵਾਂ 4 ਤੋਂ 24 ਤੱਕ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇੱਕ ਚਮਕੀਲੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਖਾਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ "ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਉਹ ਇਸ ਹੇਠਾਂ ਹੈ: - "29. ਬਚਾਅ

(1).....

(2) "ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਖਾਸ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਕਿਸੇ ਮੁਕੱਦਮੇ, ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਵਧੀ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਾਸ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਮੁਕੱਦਮੇ, ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾਵਾਂ 4 ਤੋਂ 24 (ਸ਼ਾਮਲ) ਤੱਕ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੇਵਲ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਤੇ ਉਸ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਖਾਸ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

47. ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਾਹਰਵਾਦ ਦੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪੈਂਡੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਤੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਨਮੁਗਮ ਬਨਾਮ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ65SUPERSCRIPT ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਾਈਵੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ:

"ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ" ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਵਿਆਖਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। "ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ" ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੈਰੇਡਿਥ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦੀ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕੋਈ "ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ" ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਚੱਲ ਰਹੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਉਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦੀ। ਪਰ, ਚਰਚਾ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦੀ; ਇਹ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਠਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਕੇਵਲ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਹੀ ਉੱਠ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਸਮਗ੍ਰੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਚਰਚਾ ਅਧੀਨ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਅਨੇਕਾਂ ਬਿੰਦੂਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ "ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ" ਹੋਣ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ; ਇਹ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਭਾਸ਼ਾ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਵਿਆਪਕ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਾਗੂਤਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਉੱਠਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ। ਦਲੀਲ ਅਸਫਲ ਹੈ।"

64SUPERSCRIPT ਨੀਡਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ (ਇੰਡੀਆ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਅਨਜ ਬਨਾਮ ਨੀਡਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਨਿਊਈ (ਇੰਡੀਆ) ਹੋਲਡਿੰਗ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ(1981) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 333.

65 [1962] 2 ਆਲ ਈ.ਆਰ. 609. ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ; ਇਹ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਭਾਸ਼ਾ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਵਿਆਪਕ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਾਗੂਤਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਉੱਠਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ।

48.ਹੁਕਮਦੇਵ ਨਾਰਾਇਣ ਯਾਦਵ ਬਨਾਮ ਲਲਿਤ ਨਾਰਾਇਣ ਮਿਸ਼ਰਾ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ: -

“17. .....ਭਾਵੇਂ ਮਾਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਚੋਣ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਧਾਰਾ 29(2) ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਚੋਣ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ “ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ” ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰਜ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਰਥ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਐਕਟ, ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਚਾਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਜਿਹੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਨ ਕੋਡ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਵਿਧ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਹੀ

ਸੰਭਾਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲਾਭਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਧਾਰਾ 4 ਤੋਂ 24 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਫਿਰ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਂਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਾਹਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।"

ਹੁਕਮਦੇਵ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਏਅਰ ਐਕਟ, 1972, ਇਸ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ, ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮ 30, ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਾਂਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਦੇ ਹਨ।

ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਐਕਟ, 1972

50. ਹਵਾਈ ਐਕਟ, 1972 ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਲੇਖਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਨ ਲਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਐਕਟ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ:

"ਇੱਕ ਐਕਟ ਜੋ ਵਾਰਸਾ 'ਤੇ 12 ਅਕਤੂਬਰ, 1929 ਨੂੰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਨ ਲਈ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੁਆਰਾ 28 ਸਤੰਬਰ, 1955 ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਗਏ ਕਹੇ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ 28 ਮਈ, 1999 ਨੂੰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਮੇਲਨ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਰੂਪ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ (ਅਪਵਾਦਾਂ, ਅਨੁਕੂਲਨਾਂ ਅਤੇ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ) ਗੈਰ-ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ।"

51. ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨ ਹਨ (i) ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929; (ii) ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ, 1929 ਅਤੇ (iii) ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ, 1999। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 4 ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹਨ। ਧਾਰਾ 4ਏ ਮੌਂਟਰੀਅਲ ਸੰਮੇਲਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਨੂੰ ਤੀਜਾ ਸ਼ਡਿਊਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

52. ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਵਾਰਸਾ ਸੰਮੇਲਨ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਵਾਲਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਕੋਡ ਹੈ। ਨਿਯਮ 1(1) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੇਗ ਪ੍ਰੋਟੋਕੋਲ "ਸਾਰੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਜੋ ਇਨਾਮ ਲਈ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ" 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 2 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਮੇਲਨ ਰਾਜ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਪਬਲਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਮੇਲਨ ਦਾ ਅਧਿਆਇ II (ਨਿਯਮ 3 ਤੋਂ 16) "ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼" ਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮ 3 ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਉਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ 4 ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਇੱਕ ਤੰਤਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 5 ਤੋਂ 11 ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਵੇਬਿੱਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਨਿਯਮ 12 ਕੰਸਾਈਨਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13 ਮਾਲ ਦੇ ਆਗਮਨ 'ਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13(3) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਕਰਾਰ ਤੋਂ 'ਬਹਿਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 14 ਨਿਯਮ 12 ਅਤੇ 13 ਦੀ ਅਨੁਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

53. ਜਿਸ ਅਧਿਆਇ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ ਉਹ ਅਧਿਆਇ III ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਵਾਹਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ' ਹੈ। ਨਿਯਮ 17 ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੋਟਾਂ ਦੇ

ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਵਾਹਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 18 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਸ਼, ਗੁਮ, ਨੁਕਸਾਨ ਆਦਿ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਵਾਹਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਯਮ 19 ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਢੋਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ 'ਤੇ ਵਾਹਕ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਨਿਯਮ 20 ਵਾਹਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਛੋਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਦੇਰੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਕਾਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ 21 ਇੱਕ ਹੋਰ ਉਚਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜੋ ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਕ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 22 ਵਾਹਕ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 23 ਉਹਨਾਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਯਮ 22 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹਨ।

54. ਨਿਯਮ 24 ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ "ਸਿਰਫ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ"। ਨਿਯਮ 25 ਵਾਹਕ ਦੀ ਵਿਕਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 26 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵਾਹਕ ਦਾ ਕੋਈ ਸੇਵਕ/ਏਜੰਟ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਨਿਯਮ 27(1) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ ਇਸ ਦੀ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਦਾ ਪ੍ਰਥਮ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਸਬੂਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 27(2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨੁਕਸਾਨਗ੍ਰਸਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 7 ਦਿਨਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ 27(3) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ 27(4) ਹੋਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਧੋਖਾਧੜੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਾਹਕ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਨਿਯਮ 28 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਰੇ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ 29 ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਧਾਰਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਵਾਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਵਾਹਕ ਦੇ ਨਿਵਾਸ ਸਥਾਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਜਿਥੇ ਇਸਨੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਥਾਨ ਬਣਾਇਆ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ। ਨਿਯਮ 29(2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ‘ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਦੇ ਸਵਾਲ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ।’

ਏਅਰਵੇਜ਼

55. ਕੇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ ਨਿਯਮ 30 ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

“30. (1) ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈ, ਉਸ ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।”

56. ਅਧਿਐ IV, ਅਤੇ V ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹਨ ਜੋ ਨਿਯਮ 30 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉੱਤੇ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦੇ।

57. ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨੇ ਨਿਸਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਯਮ 30 (1) ਦੀ ਸੀਮਾਂਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੋ ਚਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਪਹਿਲੀ ਘਟਨਾ ਸਮੇਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੋ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਨਿਸਚਿਤ ਅਵਧੀ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਘਟਨਾ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਆਰੰਭ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (i) ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ; ਜਾਂ (ii) ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ; ਜਾਂ (iii) ਜਿਸ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈ। ਹੁਣ, ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਜੋ ਰਹਿ ਗਈ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।ਨਿਯਮ30(2) ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ “ਅਵਧੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਕੇਸ ਨੂੰ

ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਹੈ।" ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜੇ ਇਸ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

58. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 'ਕੇਸ ਦੀ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ' ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਅਜੀਬ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਹਰ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੀ ਨਾਕਾਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕਸਾਰਤਾ ਲਿਆਉਣਾ ਹੈ।

59. ਇਸ ਲਈ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਨੂੰ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਮਰੂਪਤਾ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 35(2) ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇਰਾਦਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਣਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ (ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈ) ਕਦੋਂ 'ਸ਼ੁਰੂ' ਹੋਈ ਅਤੇ ਸੀਮਾਂਕਣ ਕਦੋਂ ਖਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ। ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਿਮੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਉਦਾਹਰਣ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰੀ-ਟ੍ਰਾਇਲ ਕਾਨਫਰੰਸਾਂ ਵਰਗੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਂ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਤਾਂ ਤਬ ਹੀ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਵਿਧਾਨ ਮੰਡਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਪ੍ਰੀ-ਟ੍ਰਾਇਲ ਮਧਿਆਸਤਾ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਸਮਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਨਿਰਮਾਤਾਓਂ ਨੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਜਗ੍ਹਾ ਛੱਡੀ ਹੈ।

60. ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੈਰੇਜ ਬਾਈ ਏਅਰ ਐਕਟ 1972 ਦਾ ਨਿਯਮ 30 ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ,1963 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 2 ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

61. ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 16767 ਦੇ 2018 ਵਿੱਚੋਂ ਉੱਠਣ ਵਾਲੀ ਅਪੀਲ, ਜੋ ਕਿ ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨਿਆਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਡਬਲਯੂ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 6647 ਦੇ 2014 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਹੈ, ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਉੱਤੇ ਬਹਿਸ ਕਰਨਗੇ।

62. ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸ੍ਰੀ ਵਿਨੇ ਨਵਾਰੇ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ੍ਰੀ ਪ੍ਰਵਰਤਕ ਪਾਠਕ, ਵਕੀਲ, ਮਿਸ ਗਵੇਨ ਕਾਰਥਿਕਾ, ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਮਿਸ ਅਭਾ ਆਰ. ਸ਼ਰਮਾ, ਏ.ਓ.ਆਰ. ਨੇ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਮਿਸ ਰਿਤੂ ਸਿੰਘ ਮਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬੀ ਵੱਲੋਂ ਸ੍ਰੀ ਧੀਰਜ ਕੇ. ਗਾਰਗ, ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਰਾਜਨ ਕੇ. ਚੌਰਾਸੀਆ, ਏ.ਓ.ਆਰ. ਵੱਲੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਅੰਕਿਤ ਜ੍ਵਾਨ
(ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ : ਰਾਹੁਲ ਰਾਠੀ, ਐਲ.ਸੀ.ਆਰ.ਏ.)

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate