

(इंग्रजीमध्ये टंकलिखित न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

[२०२२] ११ एस. सी. आर. ५३९

मेसर्स भगवानदास बी. रामचंदानी

वि.

ब्रिटिश एयरवेज

(दिवाणी अपील क्र. ४९७८/२०२२)

२९ जुलै, २०२२

[के. एम. जोसेफ आणि पामिदिघंटम श्री नरसिंह , न्या. न्या.]

हवाई अधिनियम, १९७२ - नियम ३० - मुदत अधिनियम, १९६३ - कलम ३, २९, अनुसूची - हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीस मुदत अधिनियम, १९६३ लागू होतो का - असा निर्णय देण्यात आला की : दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये अशी तरतूद आहे की, नियमात नमूद केलेल्या तारखांपासून दोन वर्षांच्या कालावधीत कारवाई न केल्यास नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल - एखाद्या संधीची किंवा कराराची अंमलबजावणी करण्यासाठी जेव्हा कायदे केले जातात, तेव्हा अशा

कायद्यांच्या अर्थउकलीसाठी व्हिएन्ना कराराचे अनुच्छेद ३१ आणि ३२ प्रासंगिक ठरतात - आंतरराष्ट्रीय संधी आणि करारांची अर्थउकल करताना न्यायालयांनी इतर अधिकारितेतील न्यायालयांच्या अर्थउकलीशी एकवाक्यता राखण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे - दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये संसदेने स्वीकारलेले आणि समाविष्ट केलेले आणि करारामध्ये (कन्व्हेन्शनमध्ये) वापरण्यात आलेले 'योग्य' आणि 'नष्ट झाले' हे शब्दप्रयोग हे कायदे करणाऱ्यांचा स्पष्ट हेतू स्थापित करतात की, त्यात नमूद केलेली मुदत संपल्यानंतर नुकसानभरपाईचा अधिकार राहणार नाही - नियम ३० (२) मधील मुदत कालावधीची गणना करणारी अभिव्यक्ती मुदत अधिनियम, १९६३ च्या भाग-३ मध्ये तरतूद केलेल्या मुदत कालावधीच्या अभिव्यक्ती गणनेला समानार्थी आहे - देशभरातील उच्च न्यायालयांनी (दिल्ली, मुंबई आणि मद्रास) देखील असेच मत व्यक्त केले आहे की, हवाई अधिनियमांतर्गत केलेल्या दाव्यासाठी मुदत अधिनियम वगळला जाईल - विविध अधिकारक्षेत्रात स्वीकारण्यात आलेल्या कन्व्हेन्शनच्या अनुच्छेद २९ चा सुसंगत अर्थउकलीनुसार एकवाक्यतेच्या प्रयोजनासाठी आणि कन्व्हेन्शनचा हेतू आणि उद्दिष्ट पूर्ण करण्यासाठी सुद्धा या न्यायालयाचे मत असे आहे की, नियम ३० (२) मुळे दोन वर्षांचा कालावधी मोजण्यासाठी कालावधी वगळण्याची अंमलबजावणी करणे शक्य होत नाही.

मुदत अधिनियम, १९६३ - कलम २९ - हवाई अधिनियम, १९७२, विशेषतः दुसऱ्या अनुसूचीतील नियम ३० मध्ये मुदत अधिनियम, १९६३ लागू होणे स्पष्टपणे वगळण्यात आले आहे का? असा निर्णय देण्यात आला की : जेथे विशेष कायद्यात मुदत अधिनियमाच्या कलम २९ अन्वये मुदत विहित करण्यात आली आहे, तेथे असा कालावधी मुदत अधिनियमाच्या अनुसूचीत तरतूद केल्याप्रमाणे लागू होईल - म्हणून नियम ३० च्या पोट-नियम (२) चा अर्थ केवळ पोट-

नियम (१) मधील आशयच नव्हे, तर कराराचा हेतू आणि उद्दिष्ट, जो आंतरराष्ट्रीय हवाई वाहतुकीसंदर्भातील नियमांत एकीकरण घडवून आणणे असा आहे, तो देखील लक्षात घेऊन सामंजस्याने केला पाहिजे - हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या नियम ३० मध्ये मुदत अधिनियम, १९६३ ची लागू करण्यास स्पष्टपणे वगळण्यात आले आहे.

अपील फेटाळताना न्यायालयाने असा निर्णय दिला की :

हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीस मुदत अधिनियम, १९६३ लागू होतो का ?

१. मोबदल्यासाठी विमानाद्वारे व्यक्ती, सामान किंवा मालाची आंतरराष्ट्रीय वाहतूक करण्यासंदर्भातील बाबी आंतरराष्ट्रीय करारांचा विषय आहेत हे लक्षात घेणे आवश्यक आहे. हवाई अधिनियम, १९७२ च्या अनुसूचीमार्फत या बाबी आपल्या कायद्यांमध्ये समाविष्ट करण्यात आल्या आहेत. हवाई अधिनियम, १९७२ च्या कलम ३ मध्ये वॉर्सा कन्व्हेंशन, १९२९ चा पहिल्या अनुसूचीत समावेश करण्यात आला आहे आणि विशेषतः अशी तरतूद आहे की त्याला भारतात कायद्याचा दर्जा असेल. कलम ४ मध्ये दिनांक २८.०९.१९५५ रोजीचा हेग प्रोटोकॉल समाविष्ट करून दुसऱ्या अनुसूचीत त्याची तरतूद करून त्याला भारतात कायद्याचा दर्जा देण्यात आला आहे. त्याचप्रमाणे, मॉन्ट्रियल कन्व्हेंशन, १९९९ ची अंमलबजावणी करण्यासाठी सन २००९ मध्ये लागू करण्यात आलेले कलम ४ अ अधिनियमाच्या तिसऱ्या अनुसूचीत समाविष्ट करून त्याला भारतात कायद्याचा दर्जा देण्यात आला आहे. [परिच्छेद १०] [५५२-एफ-जी; ५५३-ए-बी]

२. संस्थेचे विनियमन करणारा प्रक्रियात्मक कायदा आणि भारतातील दिवाणी दाव्यांच्या निकालात दिवाणी प्रक्रिया संहिता, १९०८ तसेच मुदत अधिनियम, १९६३ यांचा समावेश आहे.

मुदत अधिनियम ही कायद्याची एक विशेष शाखा आहे आणि तो लागू झाल्याच्या दिनांकापासून तो सर्व कार्यवाहींना लागू होतो. परंतु, एक प्रस्थापित तत्त्व आहे, जे असे नमूद करते की, जेव्हा अधिकारच संपुष्टात येतो, तेव्हा मुदतीशी संबंधित तरतुदी लागू होत नाहीत. जेथे हक्कच संपुष्टात येतो, याचे थेट उदाहरण मुदत अधिनियम, १९६३ च्या कलम ११ तसेच कलम २७ मध्ये देता येऊ शकते. कलम ११ हे परकीय देशात केलेल्या संविदांवरून भारतात दाखल झालेल्या दाव्यांशी संबंधित आहे. लेक्स फोरीच्या तत्त्वाचे अनुसरण करून, या कलमात अशी तरतूद आहे की, परकीय देशाच्या अधिकारक्षेत्रातील मुदतीचे नियम लागू होत नाहीत. परंतु, कलम ११ (२) (क) मध्ये या नियमाच्या अपवादाची, जेथे संविदा म्हणजेच अधिकारच संपुष्टात येतो, त्याची तरतूद करण्यात आली आहे. त्याचप्रमाणे कलम २७ मध्येसुद्धा मुदत अधिनियम, १९६३ लागू होण्यास अपवाद म्हणून संपत्तीवरील अधिकार नष्ट होण्याचे तत्त्व मान्य करण्यात आले आहे.

[परिच्छेद १२] [५५४ -बी-ई]

३. आंतरराष्ट्रीय कायद्यात लेक्स फोरीशी संबंधित कायद्याची सुस्थापित स्थिती लक्षात घेता, अधिकार किंवा दायित्व नष्ट होण्यामुळे उद्भवलेला तितकाच सुस्थापित अपवाद लक्षात घेता, आता आपण हवाई अधिनियम, १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीतील नियम ३० नुसार वाहकाच्या दायित्वाशी संबंधित भारतातील स्थितीची तपासणी करू. [परिच्छेद १४] [५५८-ए-सी]

४. नियम २९ मध्ये नुकसानीची कार्यवाही सुरू करण्यासाठी न्यायालयीन उपायांबद्दल सांगितले आहे, तर नियम ३० मध्ये नुकसानभरपाईचा अधिकार वापरला आहे. उपायाविरुद्ध हक्काच्या संदर्भातच नियम ३० चा हेतू, उद्देश आणि अर्थ समजून घ्यावा लागतो. शिवाय, नियम

३० मध्ये "रोध" ऐवजी "नष्ट" हा शब्द देखील वापरण्यात आला आहे, जो सामान्यतः उपायाच्या संदर्भात वापरला जातो. त्यामुळे नष्ट होणे हे अधिकारासंदर्भात आहे, म्हणजेच नुकसानभरपाईचा अधिकार हा नियम ३० च्या पोट-नियम (१) चा विषय आहे. दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये संसदेने स्वीकारलेल्या आणि समाविष्ट केलेल्या आणि कन्व्हेन्शनने वापरलेल्या 'हक्क' आणि 'नष्ट होणे' या अभिव्यक्तींमधून कायद्यात नमूद केलेली मुदत संपल्यानंतर नुकसानभरपाईचा अधिकार अस्तित्वात राहणार नाही, हा कायदा करणाऱ्यांचा हेतू स्पष्टपणे प्रस्थापित होतो. [परिच्छेद १५.१]
[५५८-एसी; ५५८-डी-ई]

५. नियमातच नमूद केलेल्या तीन पर्यायी तारखांमधून दोन वर्षे पूर्ण झाल्यावर नुकसानभरपाईचा अधिकार संपुष्टात आला की, अंमलबजावणीसाठी काहीच शिल्लक राहणार नाही. मुदत अधिनियमाच्या कलम ३ मध्ये केवळ उपाय करण्यास मनाई आहे, परंतु जेव्हा अधिकारच संपुष्टात येतो, तेव्हा मुदत अधिनियमातील तरतुदी लागू होत नाहीत. याच कारणास्तव, ईस्ट अँड वेस्ट स्टीमशिप कंपनीमध्ये, या न्यायालयाने असे म्हटले की एकदा या कलमांतर्गत दायित्वाचा अधिकार संपुष्टात आला की त्यानंतर दायित्व स्वीकारण्यास वाव नाही. [परिच्छेद १५.२] [५५९ -सी-डी]

६. आपल्या सरळ आणि सोप्या भाषेत जसे भारतातील न्यायालयांचे अधिकारक्षेत्राचा वापर करतात त्याप्रमाणे पोट-नियम (२) मुदत अधिनियम, १९६३ च्या अंमलबजावणीचा अवलंब करताना दिसतो. 'पोट-नियम (२) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीची गणना करण्याची पद्धत साहजिकच पोट-नियम (१) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीशी संबंधित आहे'. पोट-नियम (१) दोन घटना ओळखून त्यात दुरुस्ती करतो. मुदतीचा कालावधी आणि सदर कालावधी सुरू

होण्याची तारीख (तीन निर्दिष्ट तारखा). त्यामुळे मुदतीचा कालावधी तसेच उपरोक्त कालावधी सुरू होण्याची तारीख अगोदरच दिलेली असताना पोट- नियम (२) अंतर्गत योजलेल्या मुदत कालावधीची गणना करण्याची पद्धत इतर कोणत्याही घटकाशी संबंधित असली पाहिजे. तथापि, कालावधी मोजण्याची पद्धत कोणत्या चल संख्येला लागू करायची आहे हे निर्दिष्ट न करता, पोट- नियम (२) मध्ये फक्त अशी तरतूद आहे की ती "ज्या न्यायालयाने प्रकरण पुनर्विचारासाठी राखून ठेवले होते त्या न्यायालयाला लागू असलेल्या कायद्याद्वारे निश्चित केली जाईल." यामुळे करार असो वा अधिनियमाच्या दुसऱ्या अनुसूचीतील नियम ३० असो, कायदा करणाऱ्यांच्या हेतूविषयी अनिश्चितता निर्माण होते. [परि. १६.२] [५५९-एफ-एच ; ५६०-ए-बी]

७. नियम ३० (२) मधील मुदतीचा कालावधी मोजण्याची पद्धत ही अभिव्यक्ती मुदत अधिनियम, १९६३ च्या भाग - तीन मध्ये तरतूद केलेल्या मुदतीच्या कालावधीची गणना करण्याच्या अभिव्यक्तीसारखीच आहे. भाग ३, जो विशिष्ट कालखंड वगळण्याशी संबंधित आहे, तो सार्वजनिक धोरणावर आधारित न्याय्य कारणासाठी आहे, जो मानवी कमकुवतपणा ओळखतो. ढोबळमानाने हे कालखंड (१) ज्या तारखेपासून हा कालावधी मोजायचा आहे त्या तारखेशी संबंधित आहेत (कलम १२) ; (२) नादार म्हणून प्रतिवाद करण्यासाठी लढविण्यासाठी लागणारा वेळ, (कलम १३) ; (iii) चुकीच्या न्यायालयाचे निवारण करण्यासाठी लागणारा वास्तविक कालावधी (कलम १४) ; (४) लबाडी (कलम १७) ; (५) कर्जाची पावती (कलम १८) ; (६) कर्जामुळे स्वीकारलेली देयके (कलम १९); (७) सतत उल्लंघन इ. मुदत अधिनियम, १९६३ अन्वये मुदतीच्या कालावधीची गणना करताना हे असे कालखंड वगळले जाऊ शकतात.

[परि. १६.३] [५६०- बी-डी]

८. दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मधील पोट-नियम (१) आणि पोट-नियम (२) यांच्यातील उघड संघर्षामुळे प्रतिस्पर्धी युक्तिवाद समोर येतात. पोट-नियम (१) दोन वर्षांचा कालावधी संपल्यानंतर हा अधिकारच नष्ट करतो आणि त्यानंतर अंमलबजावणीसाठी काहीच शिल्लक राहत नाही, तर पोट-नियम (२) असे सुचवितो की खटल्याची दखल घेतलेले न्यायालय आपल्या कार्यवाहीला लागू असलेल्या मुदत अधिनियम लागू करू शकते आणि कार्यवाहीच्या दाव्याची सुनावणी करू शकते. [परि. १८] [५६१-बी- सी]

९. अनुच्छेद २९ च्या पोट-अनुच्छेद (२) च्या परिभाषेतील अनिश्चितता लक्षात घेता , भारतासाठी नियम ३० च्या पोट-नियम (२) प्रमाणेच, संपूर्ण अधिकारितेच्या न्यायालयांना सदर तरतुदीच्या रचनेच्या प्रतिस्पर्ध्यांचा निवेदनांचा विचार करण्याचे आवाहन करण्यात आले. दोन्ही पक्षकारांसाठी उपस्थित असलेल्या विद्वान वकिलांनी अनुच्छेद २९ वर निर्णय देणाऱ्या परदेशी न्यायालयांचे निर्णय आमच्यासमोर ठेवले आहेत आणि त्यांनी सदर तरतुदीची अर्थउकल कमी-अधिक प्रमाणात अशी केली आहे किम देशांतर्गत मुदत मर्यादा कायद्यांचा दोन वर्षांच्या कालावधीवर कोणताही परिणाम होणार नाही. [परिच्छेद २९] [५६९ -सी-डी]

१०. देशभरातील उच्च न्यायालयांनीही अशीच भूमिका घेतली आहे की, हवाई अधिनियमांतर्गत दाव्याच्या कारवाईमधून मुदत अधिनियम, १९६३ वगळले जाईल. उच्च न्यायालयाने असे कारण दिले आहे की हवाई अधिनियम हा एक विशेष कायदा आहे आणि त्यामुळे मुदत अधिनियम, १९६३ जो एक सर्वसाधारण संविधी आहे त्यापेक्षा तो प्रबळ असेल. एअर इंडिया लि. वि. तेज शू एक्सपोर्ट्स प्रा. लि., शैलेश टेक्सटाईल इंडस्ट्रीज वि. ब्रिटिश एअरवेज आणि इतर, इंडियन एअरलाइन्स वि. अँजेलिक इंटरनॅशनल लि.आणि इतर, इथोपियन

एअरलाइन्स वि. फेडरल केमिकल वर्क्स लि. या प्रकरणात दिल्ली उच्च न्यायालयाने आणि मेसर्स एम. आर. एफ लिमिटेड विरुद्ध सिंगापूर एअरलाइन्स आणि एअर इंडिया, मुंबई विमानतळ विरुद्ध आशिया टॅनिंग कंपनी या प्रकरणात मद्रास उच्च न्यायालयाने, आणि मुंबई उच्च न्यायालयाने, आमच्यासमोर आक्षेप घेतलेल्या न्यायनिर्णयात, सर्वांनी हे मत मांडले आहे. [परि. ४०] [५७६-ई-जी]

११. अंतिम विश्लेषणात, कराराचा कायदेविषयक इतिहास लक्षात घेता आणि एकरूपतेच्या हेतूने आणि कराराचा हेतू आणि उद्दिष्ट उपकारक होण्याकरीता कराराचे अनुच्छेद २९ चे विविध अधिकारीतेत स्वीकारलेले सुसंगत अर्थ लक्षात घेता, आमचे असे मत आहे की नियम ३० (२) दोन वर्षांचा कालावधीची गणना करण्याच्या हेतूने कालावधी वगळण्याची प्रयोज्यता शक्य करत नाही. [परि. ४३] [५७७-जी-एच]

हवाई अधिनियम, १९७२, विशेषतः दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये मुदत अधिनियम, १९६३ ची अंमलबजावणी स्पष्टपणे वगळण्यात आली आहे का?

१२. मुद्दा क्रमांक १ हाताळताना आम्ही असे मत व्यक्त केले आहे की दोन वर्षांचा कालावधी संपल्यानंतर नुकसान भरपाईचा अधिकार संपुष्टात येतो आणि त्यामुळे मुदत अधिनियमाच्या तरतूदी लागू होत नाही, कारण अंमलबजावणीसाठी अधिकार अस्तित्वात राहत नाही. या संदर्भात आम्ही मुदत अधिनियमाच्या कलम ३ चा संदर्भ दिला आहे जो केवळ उपायांवर बंदी घालतो आणि हक्कावर नाही, तर जेव्हा कायदाच अधिकार संपुष्टात आणतो स्थिती खूप वेगळी असते. मात्र, अपीलकर्त्याच्या सध्याच्या युक्तिवादाचा पर्यायी युक्तिवाद म्हणून विचार करून तो हाताळण्यासाठी ताबोडतोब पुढे जाऊ. [परि. ४५] [५७८-ई-एफ]

१३. ज्या प्रकरणी विशिष्ट कायद्यात मुदतीचा कालावधी विहित करण्यात आला आहे, तेथे मुदत अधिनियमाच्या कलम २९ नुसार असा कालावधी लागू होईल जसे की मुदत अधिनियमाच्या अनुसूचीत तरतूद केली गेली आहे. परिणामी, कलम ४ ते २४ मधील तरतुदी मुदत मर्यादेच्या कालावधीच्या मोजणीसाठी लागू होतील. ही तरतूद विशेष अधिनियमाने "स्पष्टपणे वगळली" तर मुदत अधिनियम लागू होणार नाही, या स्पष्ट अपवादाच्या अधीन आहे. [परि. ४६]
[५७८-एफ-एच]

१४. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ हा हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतूक नेण्याशी संबंधित काही अनुच्छेदाच्या एकत्रीकरणासाठी विविध आंतरराष्ट्रीय करारांना लागू करणारा अधिनियम आहे. अधिनियमात अंतर्भूत केलेले आंतरराष्ट्रीय करार आहेत (१) वॉर्सा करार, १९२९; (२) वॉर्सा करार १९२९, २८.०९.१९५५ रोजी हेग प्रोटोकॉलद्वारे सुधारित केले गेले आणि (३) मॉन्ट्रिअल करार, १९९९. अधिनियमाच्या कलम ३ मध्ये वॉर्सा कराराचा अधिनियमात प्रथम अनुसूची म्हणून समावेश केला आहे आणि विशेषतः त्याला भारतातील कायद्याचा दर्जा प्रदान केला आहे. कलम ४ हेग प्रोटोकॉल समाविष्ट करते आणि दुसऱ्या अनुसूचीमध्ये त्याची तरतूद करते. कलम ४ ए, अधिनियमाची तिसरी अनुसूची प्रदान करते आणि विशेषतः या तरतुदींना कायद्याची स्थिती प्रदान करते. [परि. ५० आणि ५१] [५८१- बी, ई-एफ]

१५. हेग प्रोटोकॉलद्वारे सुधारित केलेला वॉर्सा करार हा आंतरराष्ट्रीय वाहतुकीद्वारे हवाई मार्गाने वाहतूक करण्यासंबंधीच्या सर्व प्रश्नांसाठी एक संपूर्ण संहिता आहे. नियम (१) मध्ये असे आहे की हे प्रोटोकॉल “, मोबदल्यासाठी केलेल्या व्यक्ती, सामान किंवा कार्गो च्या सर्व आंतरराष्ट्रीय वाहतूकीला ” लागू असेल ” नियम २ मध्ये असे आहे की हे करार राज्याद्वारे किंवा

कायदेशीररित्या स्थापन केलेल्या सार्वजनिक संस्थांद्वारे केलेल्या वाहतुकीला लागू होईल. कराराच्या प्रकरण २ ला (नियम ३ ते १६) “वाहतुकीची कागदपत्रे” असे शीर्षक आहे. नियम ३ हा कागदपत्रांशी संबंधित आहे की प्रवाशांची वाहतूक केली पाहिजे. नियम ४ सामान तपासण्यासाठी एक यंत्रणा विहित करतो. नियम ५ ते ११ कार्गो वाहतुकीच्या प्रकरणांमध्ये, हवाई वाहतुकीच्या कराराच्या कागदपत्रांशी संबंधित आहेत. नियम १२, मालप्रेषकाचा, वाहतुकीस प्रतिकूल नसलेल्या पद्धतीने मालाची विल्हेवाट लावण्याच्या अधिकाराशी संबंधित आहे. नियम १३(३) मध्ये असे आहे की जेथे वस्तूंचे नुकसान होते तेथे मालप्रेषकाला ‘वाहतूक करारातून निघणारे’ अधिकार लागू करण्याचा अधिकार असेल. नियम १४ मध्ये नियम १२ आणि १३ चे पालन न केल्याच्या परिणामांची तरतूद आहे. [परि. ५२] [५८१-एफ-एच ; ५८२-ए-बी]

१६. आम्ही सध्या ज्या प्रकरणाशी संबंधित आहोत तो अध्याय III आहे, ज्याचे शीर्षक आहे ‘वाहकांचे दायित्व.’ नियम १७ मध्ये विमानात असताना एखाद्या प्रवाशाचा मृत्यू किंवा जखमी झाल्यास किंवा इतर दुखापती झाल्यास, नुकसानीसाठी वाहकाच्या दायित्वाची तरतूद आहे. नियम १८ मध्ये कार्गोचा नाश, तोटा, नुकसान इ. च्या प्रसंगी वाहकाच्या दायित्वाची कल्पना केली आहे. त्याचप्रमाणे, नियम १९ प्रवासी, सामान किंवा कार्गोची वाहतूक करण्यास विलंब झाल्यास, वाहकाच्या दायित्वाशी संबंधित आहे. नियम २० मध्ये जर वाहकाने हे सिद्ध केले की त्याने विलंब किंवा नुकसान नाकारण्यासाठी सर्व आवश्यक उपाययोजना केल्या आहेत तर त्याला न्याय्य सूट देण्याची तरतूद आहे. नियम २१ ही अजून एक न्याय्य तरतूद आहे जी योगदानात्मक निष्काळजीपणाच्या प्रकरणांमध्ये वाहकाला संरक्षण देते. नियम २२ वाहकाचे

किमान दायित्व निर्दिष्ट करतो जो नियम २२ मध्ये प्रदान केलेल्या मुदतीपेक्षा कमी आहे. [परि. ५३] [५८२-बी-डी]

१७. मुदतीच्या नियम ३०(१) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीची गणना करण्याच्या संदर्भात कराराने निश्चितपणे दोन चल संख्या समाविष्ट केल्या आहेत. पहिली घटना वेळेशी संबंधित आहे, जो दोन वर्षांचा निश्चित कालावधी आहे. दुसरी घटना क्रियेच्या करण्याच्या प्रारंभाशी संबंधित आहे जी तीन घटनांपैकी कोणतीही म्हणून निर्दिष्ट केली गेली आहे. (१) गंतव्यस्थानावर आगमन; किंवा (२) ज्या तारखेला विमान आले पाहिजे; किंवा (३) ज्या तारखेला वाहतूक थांबली. आता, नुकसानभरपाईची कारवाई कोणत्या तारखेला सुरु केली जाते हि एकमेव घटना शिल्लक आहे कारण हे प्रकरण न्यायालयाने पुनर्विचारासाठी राखून ठेवलेल्या प्रकरणाच्या कायद्यावर अवलंबून असेल. नियम ३०(२) विशेषतः तरतुद करते की, ज्या न्यायालयाने प्रकरण पुनर्विचारासाठी राखून ठेवले होते, त्या न्यायालयाकडून कालावधीची गणना करण्याची पद्धत निर्धारित केली जाईल” या कालावधीत कारवाई केल्यास, अधिकाराची अंमलबजावणी करण्यासाठी २ वर्षांचा कालावधी संपुष्टात येईल या कारणास्तव हे आवश्यक आहे. [परि. ५७] [५८३-डी-एफ]

१८. ही न्यायालय या बाबीची सुद्धा नोंद घेते की, ‘ज्या न्यायालयाने प्रकरण पुनर्विचारासाठी राखून ठेवले होते, त्या न्यायालयाकडून’ या शब्दांच्या अर्थावर परिणाम केल्याने एक विसंगत परिस्थिती निर्माण होईल, जिथे प्रत्येक देशाचा कायदा करारात समाविष्ट केला जाईल, ज्यामुळे आंतरराष्ट्रीय कराराचा उद्देश पराभूत होईल, जो हवाई मार्गाने वाहतूक करण्यासाठी लागू असलेल्या कायद्यांमध्ये जगभरात एकसमानता आणण्यासाठी आहे.

प्रकरणाचा तपशीलवार विचार केल्यावर, या न्यायालयाचे असे मत आहे की हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ चा नियम ३०, मुदत अधिनियम, १९६३ ची प्रयोज्यता स्पष्टपणे वगळतो. त्यानुसार मुद्दा क्र. २ ला उत्तर देण्यात आले आहे. [परि. ५८ आणि ६०] [५८३-एफ-जी; ५८४-सी]

शैलेश टेक्सटाईल इंडस्ट्रीज विरुद्ध ब्रिटिश एअरवेज आणि अन्य एक २००३ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ३१८; इंडियन एअरलाइन्स वि. एंजेलिक इंटरनॅशनल लि. आणि अन्य एक २०१४ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ६८२५ ; इथोपियन एअरलाइन्स वि. फेडरल केमिकल वर्क्स लिमिटेड २००४ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ८६२ एअर इंडिया, मुंबई विमानतळ विरुद्ध आशिया टॅनिंग कंपनी २००२ एससीसी ऑनलाइन मॅड ८०२ - मंजूर.

पंजाब नॅशनल बँक आणि इतर विरुद्ध सुरेंद्र प्रसाद सिन्हा १९९३ पुरवणी (१) एससीसी ४९९ : [१९९२] २ एससीआर ५२८; हुकुमदेव नारायण यादव वि. ललित नारायण मिश्रा (१९७४) २ एससीसी १३३ : [१९७४] ३ एससीआर ३१ ; शनमुगम वि. नोंदणी आयुक्त [१९६२] २ ऑल ई.आर. ६०९ – यावर भिस्त ठेवली.

एम.आर.एफ. लिमिटेड विरुद्ध मेसर्स सिंगापूर एअरलाइन्स लि. २०१४ एससीसी ऑनलाइन मॅड २४७ ; मेसर्स एअर इंडिया बॉम्बे एअरपोर्ट आणि

मेसर्स एशिया टॅनिंग कंपनी आणि अन्य १ २००२ एससीसी ऑनलाइन मॅड ८०२ ; शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, मुंबई आणि अन्य एक वि. युनियन ऑफ इंडिया २००४ एससीसी ऑनलाइन मॅड ४८९; ईस्ट अँड वेस्ट स्टीमशिप कंपनी, जॉर्जटाउन, मद्रास विरुद्ध एस. के. रामालिंगम चेट्टीयार एआयआर १९६० एससी १०५८ : [१९६०] ३ एससीआर ८२० ; एअर इंडिया लिमिटेड विरुद्ध तेज शू एक्सपोर्ट्स प्रा. लि. आणि अन्य १ २०१३ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ३७४९ ; गल्फ एअर कंपनी वि. नाहर स्पिनिंग मिल्स लिमिटेड आणि इतर १९९९ एससीसी ऑनलाइन पी अँड एच ९१५; खादी ग्रामोद्योग ट्रस्ट वि. रामचंद्रजी विराजमान मंदिर (१९७८) १ एससीसी ४४ : [१९७८] २ एससीआर २४९; नीडल इंडस्ट्रीज (इंडिया) लिमिटेड आणि ए.एन.आर. वि. नीडल इंडस्ट्रीज नेवी (इंडिया) होल्डिंग लिमिटेड आणि अन्य १ (१९८१) ३ एससीसी ३३३ : [१९८१] ३ एससीआर ६९८; नॅशनल एव्हिएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड विरुद्ध जटनादेवी तेजराज जैन २०११ एससीसी ऑनलाइन गुजरात ७६०९; केरळ राज्य आणि इतर वि. व्ही. आर. कलियानीकुट्टी आणि अन्य एक (१९९९) ३ एससीसी ६५७ : [१९९९] २ एससीआर ३७२; प्रेमसिंग आणि इतर वि. बीरबल आणि इतर. (२००६) ५ एससीसी ३५३: [२००६] १ पुर. एससीआर ६९२- संदर्भित.

युनायटेड किंगडम इन लारोचे वि. स्पिरिट ऑफ अॅडव्हेंचर (यूके) लि.
 (२००९) ईडब्ल्यूसीए सीआयव्ही १२; फिशमॅन वि. डेल्टा एअरलाइन्स ९३८
 एफ पुरवणी २२८ (१९९६); सिद्धू वि. ब्रिटिश एअरवेज [१९९७] १ ऑल
 ईआर १९३; फिलिप्स वि. एयर न्यूजीलैंड (२००२) ईडब्ल्यूएचसी ८००;
 फिशमॅन वि. डेल्टा एअरलाइन्स ८२ ए.डी. २ डी ६९६; कान वि. ट्रांस वर्ल्ड
 एअरलाइन्स (१९८१) ४४३ एनवायएस २ डी ७९ ; भाटिया वि. मलेशियन
 एअरलाइन सिस्टम बर्हाड (२०१८) एफसीए १४७१ ; रुक्माबोये विरुद्ध
 लल्लूभाँय मोतीचंद (१९३५) ५ एचआयए २३४; आरएम. एआर. एआर.
 आरएम ए.आर. रामनाथन चक्तियार आणि इतर, वि. के. एम. सीएल.
 एम. सोमासुंदरम चेट्टीयार आणि अन्य १ (१९६४) ७७ एलडब्ल्यू ३९९ ;
 आर. व्ही. गृह खात्याचे सचिव एक्पार्ट अदान, (१९९९) ४ ऑल ईआर
 ७७४. पृष्ठ ७८५ (सीए); आर. (मुलेन यांच्या अर्जावर) विरुद्ध गृह खात्या
 करिता राज्याचे सचिव (२००४) १ ऑल ईआर ६५; फोदरगिल वि. मोनार्च
 एअरलाइन्स (१९८०) २ ऑल ईआर ६९६ ; मॉरिस वि. केएलएम रॉयल
 डच एअरलाइन्स [२००१] ३ डब्ल्यूएलआर ३५१ ; झिचरमन विरुद्ध
 कोरियन एअर लाइन्स कंपनी लिमिटेड ५१६ यूएस २१७, (१९९६), ईआय
 एआय इस्रायल एअरलाइन्स लिमिटेड व्ही. टी. वाय. टीसेंग ५२५ यू. एस.
 १५५ (१९९९); नारायणन विरुद्ध ब्रिटिश एअरवेज २०१४ यू. एस. अॅप.
 लेक्सिस ५१७३ : ७४७ एफ.३ डी ११२५ ; लोरान्स विरुद्ध एअर फ्रान्स

(१९७७) ३१ आरएफडीए २६८ जोसेफ विरुद्ध सीरियन अरब एअरलाइन्स
 ८८ एफ.आर.डी. ५३० (एस.डी.एन.वाय. १९८०); फ्लॅनागन विरुद्ध
 मॅकडोनेल डग्लस कॉर्प. ४२८ एफ पुर. ७७० (सी.डी. काल्फ, १९७७)
 – संदर्भित.

निर्णय विधी संदर्भ

[१९६०] ३ एससीआर ८२०	संदर्भ	परि. ७.१
[१९९२] २ एससीआर ५२८	वर भिस्त	परि. १३.४
[१९७८] २ एससीआर २४९	ला संदर्भित	परि. १३.५
[१९९९] २ एससीआर ३७२	ला संदर्भित	परि. १३.५
[२००६] १ एससीआर ६९२	ला संदर्भित	परि. १५.१
[१९८१] ३ एससीआर ६९८	ला संदर्भित	परि. ४७
[१९७४] ३ एससीआर ३१	वर भिस्त	परि. ४८

दिवाणी अपीलिय अधिकार क्षेत्र : दिवाणी अपील क्र. ४९७८/२०२२.

रिट याचिका क्र. ६६४७/२०१४ मध्ये मुंबई उच्च न्यायालयाच्या दिनांक ०२.०२.२०१८
 रोजीच्या न्यायनिर्णय व आदेशावरून.

विनय नवरे, वरिष्ठ अधिवक्ता, प्रवर्तक पाठक, श्रीमती ग्वेन कार्तिका, श्रीमती आभा
 आर. शर्मा, अपीलकर्त्याकरिता वकील.

श्रीमती रितू सिंग मान, धीरज के. गर्ग, राजन के. चौरसिया, उत्तरवादींसाठी वकील.

न्यायालयाचा निर्णय पामिदीघंटम श्री नरसिंह , न्या. यांनी दिला.

१. परवानगी मंजूर.

२. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या पहिल्या, दुसऱ्या आणि तिसऱ्या अनुसूचीमध्ये वॉर्सा आंतरराष्ट्रीय हवाई वाहतूक करार, १९२९, हेग प्रोटोकॉल, १९५५ आणि मॉन्ट्रियल करार, १९९९ यांचा समावेश आहे. हेग प्रोटोकॉलचा समावेश असलेल्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये अशी तरतूद आहे की, नियमात नमूद केलेल्या तारखांपासून दोन वर्षांच्या कालावधीत कारवाई न केल्यास, नुकसानभरपाईचा अधिकार संपुष्टात येईल. नियम ३० च्या पोट- नियम (२) मध्ये अशी तरतूद आहे की, ज्या न्यायालयाने प्रकरण पुनर्विचारासाठी राखून ठेवले होते त्या न्यायालयाकडून मुदत कालावधीची गणना करण्याची पद्धत निश्चित केली जाईल. मुदत अधिनियम, १९६३ हा भारतातील न्यायालयांना लागू असलेला कायदा असल्याने, एअरलाइन्सच्या ग्राहकांच्या वतीने असा युक्तिवाद केला आहे की, मुदत अधिनियमामध्ये तरतूद करण्यात आलेल्या मुदत कालावधी वगळणे हे नियम ३० (१) मध्ये नमूद केलेल्या दोन वर्षांच्या कालावधीची गणना करण्यासाठी लागू होईल.

२.२ कायद्याचे दोन महत्वाचे प्रश्न आपल्या विचारार्थ उद्भवले आहेत. पहिला मुद्दा हा मुदत अधिनियमाच्या कलम ३ च्या बाबतीत उपायाच्या प्रतिबंधाविरुद्ध, अधिकारच नष्ट झाल्यावर मुदत अधिनियम लागू होण्याशी संबंधित आहे. दुसरा प्रश्न असा आहे की, हवाई

वाहतूक अधिनियम, १९७२ मधील तरतुदींमध्ये कलम २९ मध्ये तरतूद केल्याप्रमाणे मुदत अधिनियम, १९६३ स्पष्टपणे वगळण्यात आला आहे का?

२.३ पहिल्या प्रश्नावर, करारांचा कायदा, १९६९ वरील व्हिएन्ना कन्व्हेंशन (व्हिएन्ना करार) मध्ये प्रदान केलेल्या करारांच्या वैधानिक इतिहासाचा संदर्भ देऊन आम्ही नियम ३० च्या उपनियम (१) आणि (२) मधील स्पष्ट विरोधाभासाचे निराकरण केले आहे . कराराच्या स्थापनेला कारणीभूत ठरलेल्या ट्रेवोक्स प्रेपरेटोयर्स (वाटाघाटी, चर्चा आणि अंतिम कराराच्या मजकुराचा मसुदा तयार करण्याच्या कागदोपत्री पुराव्याचे वर्णन करण्यासाठी वापरलेले नाव) असे सिद्ध करते की कराराने अनुच्छेदात निर्दिष्ट केलेल्या दोन वर्षांच्या कालावधीत कोणताही व्यत्यय वगळण्याचा प्रयत्न केला आहे. आम्ही सुप्रसिद्ध तत्वांचे देखील पालन केले आहे की आंतरराष्ट्रीय करारांना परिणाम देणाऱ्या महानगरपालिका कायद्याचा अर्थ लावताना, न्यायालयांनी करारांच्या उद्देशाची उपसेवा करण्यासाठी अर्थांमध्ये एकसमानता राखण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे. विविध अधिकारक्षेत्रांच्या न्यायनिर्णयाचे परीक्षण करून आम्हाला समाधान आहे की ते आम्ही स्वीकारलेल्या नियम ३० च्या उपनियम (२) च्या अर्थाशी सुसंगत आहेत . उपनियम (२), आमच्या मते मुदत अधिनियमाची लागूता वगळून, उपनियम (१) च्या हेतुला कमी करत नाही. परंतु केवळ दोन वर्षांचा कालावधी निश्चित करण्याचा अधिकार न्यायालयाला देतो.

२.४ दुसऱ्या प्रश्नावर, हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या तरतुदींचे परीक्षण केल्यानंतर आम्ही असा निर्णय दिला की कलम २९ मध्ये प्रदान केल्याप्रमाणे नियम ३० स्पष्टपणे मुदत अधिनियम वगळतो.

तथ्ये आणि कार्यवाही:

३. अपीलकर्ता हि एकमेव मालकी संस्था आहे आणि ती आयात आणि निर्यातीच्या व्यवसाय करते. अपीलकर्त्याने ०४.०१.२०१० रोजी ब्रिटिश एअरवेज^१ ची सेवा वापरून मुंबईहून कॅनडा मार्गे फळे आणि भाजीपाला असलेले कार्गो लंडनला पाठवले. तथापि, ०६.०१.२०१० रोजी लंडनमधील खराब हवामानामुळे, विमान कॅनडाला निघू शकले नाही. परिणामी फळे आणि भाज्यांचे नुकसान झाले आणि ते खराब झाले. अपीलकर्त्याने उत्तरवादीकडे रक्कम रुपये १,७०,२२१.५६/- चा दावा केला. ३०.०६.२०१० रोजी अपीलकर्त्याने पुन्हा एकदा मुंबईहून कॅनडाला फळे आणि भाजीपाला असलेले असेच कार्गो पाठविले. तरीही पॅकेजिंग आणि इतर समस्यांमुळे कार्गो पाठवता आले नाही. परिणामी कार्गो नष्ट करावे लागले होते. अपीलकर्त्याने २०.०७.२०१० रोजी रक्कम रुपये ४, २७,९२२/- चा दावा केला. नोटिसीची पावती म्हणून, उत्तरवादीने ०२.११.२०१० रोजी दाव्याच्या रकमेच्या ५०% वर प्रकरण निकाली काढण्यासाठी मेल पाठवला.

४. वरील संदर्भित पार्श्वभूमीवर, अपीलकर्त्याने २१% वार्षिक दराने^२ व्याजासह रक्कम रुपये ९,१७,६४२.५६/- वसूल करण्यासाठी १५.०९.२०१२ रोजी दावा - ओ एस क्र. ५१६४/२०१२, शहर दिवाणी न्यायालय, मुंबई यांच्यासमोर दाखल केला.

न्यायचौकशी न्यायालयासमोर :

^१ यापुढे उत्तरवादी म्हणून संबोधले जाईल.

^२ कथन पूर्ण करण्यासाठी, असे म्हटले जाऊ शकते की, अपीलकर्त्याने प्रारंभी जिल्हा ग्राहक मंचाकडे संपर्क साधला होता ज्याने असा विचार केला की व्यवहार हा व्यावसायिक स्वरूपाचा आहे आणि त्यामुळे त्याला अधिकारक्षेत्र नाही. विलंबनाच्या कारणास्तव त्या आदेशाविरुद्ध अपील आणि पुनरिक्षण देखील फेटाळण्यात आले होते.

५. न्यायचौकशी न्यायालयाने मर्यादेच्या आधारावर एक प्राथमिक मुद्दा तयार केला आणि ०५.०२.२०१४ रोजी दिलेल्या न्यायनिर्णयाद्वारे असे म्हटले की खटला मुदतीने प्रतिबंधित नाही कारण हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२^३ च्या द्वितीय अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये विहित केलेला कालावधी २८.१०.२०१० पासून गणला जाऊ शकतो म्हणजेच तारीख जेव्हा उत्तरवादीने मागणीच्या ५० टक्के दराने दाव्याचा प्रस्तावित समझोता मान्य केला होता. या उद्देशासाठी न्यायचौकशी न्यायालयाने हे गृहीत धरून की सदर अधिनियम हवाई वाहतूक अधिनियम अंतर्गत कार्यवाहीसाठी लागू आहे, मुदत अधिनियमाच्या कलम ५८ वर भिस्त ठेवली.

६. प्राथमिक मुद्द्यावर न्यायचौकशी न्यायालयाच्या निर्णयामुळे नाराज होऊन अपीलकर्त्याने रिट याचिका क्र. ६६४७ / २०१४, मुंबई उच्च न्यायालयासमोर दाखल केली. येथे दिलेल्या अस्पष्ट न्यायनिर्णयाद्वारे, उच्च न्यायालयाने रिट याचिका मान्य केली आणि असे म्हटले की दावा मुदतीने प्रतिबंधित आहे. उच्च न्यायालयाने स्वीकारलेला तर्क असा आहे की हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ नंतरचा आणि एक विशेष कायदा म्हणून, पूर्वीच्या आणि सामान्य कायद्यावर, मुदत अधिनियम, १९६३ म्हणून अधिभावी प्रभाव असेल.

उच्च न्यायालयासमोर :

७.१ उच्च न्यायालयाने, एम आर एफ लिमिटेड वि. मेसर्स सिंगापूर एअरलाइन्स लिमिटेड^४, मधील मद्रास उच्च न्यायालयाच्या, मेसर्स एअर इंडिया बॉम्बे एअरपोर्ट आणि दुसरा वि. मेसर्स एशिया टेनिंग कंपनी आणि इतर^५, दि शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड बॉम्बे

३ यापुढे 'हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२' म्हणून संबोधला जाईल.

४ २०१४ एससीसी ऑनलाईन एमएडी २४७.

५ २००२ एससीसी ऑनलाईन एमएडी ८०२.

आणि दुसरा वि. युनियन ऑफ इंडिया^६, दि इस्ट अँड वेस्ट कंपनी जॉर्जटाऊन, मद्रास वि. एस के रामलिंगम चेट्टीअर चिटियार^७, एअर इंडिया लिमिटेड वि. तेज शु एक्सपोर्टर्स प्रायव्हेट लिमिटेड आणि दुसरा^८ आणि गल्फ एअर कंपनी विरुद्ध नाहर स्पिनिंग मिल्स लिमिटेड आणि इतर^९, या प्रकरणांमधील निर्णयांवर भिस्त ठेवली, ज्यांनी असा दृष्टिकोन घेतला की हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ मुदत अधिनियमाची लागूता वगळते. उच्च न्यायालयाने असे निरीक्षण नोंदविले की :-

"३०. अशाप्रकारे, सर्वोच्च न्यायालयाने आणि विविध उच्च न्यायालयांनी देखील घेतलेला सातत्यपूर्ण दृष्टिकोन असा आहे की हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ हा एक विशेष कायदा असल्याने, आंतरराष्ट्रीय कराराला लागू करण्यासाठी लागू करण्यात आला आहे. त्यातील तरतुदींचा अधिभावी प्रभाव असेल. त्या दृष्टीने, मुदत अधिनियमाचे कलम १८ जो एक सामान्य कायदा आहे, जो अधिनियमाच्या अनुसूची २ च्या नियम ३० मध्ये विहित केलेला आहे, तो मुदतीचा कालावधी वाढवण्यासाठी सध्याच्या प्रकरणात कोणताही अर्ज करू शकत नाही."

७.२ अशा निर्णयाचा परिणाम म्हणून, उच्च न्यायालयाने प्राथमिक मुद्द्यावर न्यायचौकशी न्यायालयाचा निर्णय रद्दबातल केला आणि असा निर्णय दिला की खटला मुदतीने प्रतिबंधित आहे आणि तो फेटाळला.

निवेदने :

६ २००४ एससीसी ऑनलाईन एमएडी ४८९

७ एआयआर १९६० एससी १०५८

८ २०१३ एस सी सी ऑनलाईन डीईएल ३७४९

९ १९९९ एससीसी ऑनलाईन पी आणि एच ९१५

८.१ श्री विजय नवरे, वरिष्ठ अधिवक्ता यांनी अपीलकर्त्यासाठी उपस्थित राहून असे सादर केले की, मुदत अधिनियमाच्या कलम २९(२) मध्ये असे आहे की जोपर्यंत मुदत अधिनियम स्पष्टपणे वगळला जात नाही तोपर्यंत त्याची तरतूद मुदतीचा विशिष्ट कालावधी विहित केलेल्या कोणत्याही कायद्याला लागू होते. त्यांनी सादर केले की हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या द्वितीय अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये मुदत अधिनियमाची लागूता स्पष्टपणे वगळलेली नाही. त्यांनी पुढे असे सादर केले की नियम ३०(२) स्पष्टपणे “मुदत कालावधीची गणना करण्याची पद्धत” खटला जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याच्या आधारे सक्षम करते. या आधारावर त्यांनी अशी विनंती केली की कायद्याच्या तरतुदी एकमेकांना पूरक आहेत आणि त्यांचे समरसतेने वाचन केले पाहिजे. त्यांनी लारोचे वि. स्पिरिट ऑफ एडवेंचर (युके) लिमिटेड¹⁰ मधील युनायटेड किंगडम मधील अपील न्यायालयाचा न्यायनिर्णय आणि फिशमॅन वि. डेल्टा एयर लाईन्स¹¹ मधील युनायटेड स्टेट्स कोर्ट ऑफ अपील च्या द्वितीय सर्किटचा न्यायनिर्णय आमच्या निदर्शनास आणून दिला. या प्रकरणांमध्ये न्यायालयांनी असे मत घेतले आहे की मुदतीच्या कालावधीचे नियमन करणारे महानगरपालिका कायदे आंतरराष्ट्रीय करारांवर आधारित कायद्यांतर्गत केलेल्या दाव्यांसाठी लागू केले जाऊ शकत नाहीत. श्री नवरे यांनी हे न्यायनिर्णय या पार्श्वभूमीवर वेगळे केले की हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ च्या द्वितीय अनुसूचीच्या नियम ३० च्या योग्य अर्थासह वाचलेल्या मुदत अधिनियमाच्या कलम २९ (२) वर आधारित वैधानिक स्थिती वेगळ्या पायावर उभी राहिली आणि म्हणून हे निर्णय वेगळे आहेत.

10 (२००९) ईडब्ल्यूसीए सीआयवि १२

11 ९३८ एफ. पुरवणी २२८ (१९९६)

८.२ मिस रितू सिंग मान, उत्तरवादी - एअरलाइन्सच्या अधिवक्त्या यांनी प्रामुख्याने असा युक्तिवाद केला की कलम २९(२) अंतर्गत वगळणे हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ च्या तरतुदींमधून निहित केले जाऊ शकते. हुकूमदेव नारायण यादव वि. नारायण मिश्रा¹² या खटल्यातील या न्यायालयाच्या न्यायनिर्णयावर विद्वान वकिलांनी भिस्त ठेवली. लेखी निवेदनात प्रथमच उत्तरवादीने असा युक्तिवाद करण्याचा प्रयत्न केला की हा तिसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३५ आहे आणि हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३० नाही आहे जो सध्याच्या प्रकरणाला¹³ लागू होईल. युनायटेड किंगडम न्यायालयाच्या, (सिद्धू वि. ब्रिटिश एअरवेज¹⁴, फिलिप्स वि. एयर न्यूझीलंड¹⁵), दि युनायटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका (फिशमॅन वि. डेल्टा एअरलाइन¹⁶, कान विरुद्ध ट्रान्स वर्ल्ड एअरलाइन्स¹⁷) आणि ऑस्ट्रेलिया (भाटिया वि. मलेशियन एअरलाइन्स सिस्टीम बऱ्हाड¹⁸), प्रकरणांमधील न्यायनिर्णयांकडेही, निवेदनांवर भर देण्यासाठी आमचे लक्ष वेधले गेले.

मुद्दे

१. प्रतिस्पर्धी निवेदने लक्षात घेता, खालील मुद्दे विचारात घेण्यासाठी उद्भवतात:

१. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये

निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीसाठी मुदत अधिनियम, १९६३ लागू होतो का?

12 (१९७४) ३ एससीआर ३९

13 उत्तरवादीचे निवेदन, प्रथमच लेखी निवेदनात घेतले आहे की, कलम ४ ए आणि अधिनियमाची तिसरी अनुसूची जी लागू होते ती आम्हाला रोखून ठेवण्याची गरज नाही कारण तिसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३५ आणि दुसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३० मध्ये काहीही फरक नाही. म्हणून आम्ही फक्त दुसऱ्या अनुसूचीवर आधारित पुढे जाऊ.

14 (१९९७) १ ऑल ईआर १९३

15 (२०२२) इडब्ल्यूएचसी ८०० (कमर्शियल कोर्ट)

16 उपरोल्लेखित क्रमांक ११

17 ८२ एडी २डी ६९६: (१९८१) ४४३ एनवायएस २ डी ७९

18 (२०१८) एफसीए १४७९

२. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ विशेषतः द्वितीय अनुसूचीचा नियम ३०

स्पष्टपणे मुदत अधिनियम, १९६३ ची लागूता वगळतो का?

मुद्दा क्रमांक १ :

मुदत अधिनियम, १९६३ हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मध्ये नमूद केलेल्या कालावधीसाठी लागू होतो का?

१०. हे लक्षात घेण्यासारखे आहे की , व्यक्तींची आंतरराष्ट्रीय वाहतूक, सामान किंवा कार्गोशी संबंधित बाबी, बक्षीसासाठी विमानाने केलेल्या आंतरराष्ट्रीय करारांचा विषय आहेत. हे हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ च्या अनुसूचिद्वारे आमच्या कायद्यांमध्ये अंतर्भूत केले गेले आहेत. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ चे कलम ३^{१९} वॉर्सा करार, १९२९^{२०} पहिल्या अनुसूचीमध्ये समाविष्ट करते आणि विशेषतः त्याला भारतात कायद्याचा दर्जा असेल अशी तरतूद करते. कलम ४^{२१} दिनांक २८.०९.१९५५ च्या हेग प्रोटोकॉलचा समावेश करते आणि दुसऱ्या अनुसूचीमध्ये त्याची तरतूद करते आणि त्याला भारतात कायद्याचा दर्जा देते. त्याचप्रमाणे, कलम ४ ए^{२२} हे मॉन्ट्रियल करार १९९९^{२३} हे अंमलबजावणीसाठी २००९ मध्ये अंमलात आणले आणि अधिनियमाच्या अनुसूची ३ मध्ये समाविष्ट करते आणि त्याला भारतात कायद्याची स्थिती देते.

१९ कलम ३ : भारतास कराराचे लागू करणे.

(१) पहिल्या अनुसूचीमध्ये असलेले नियम, वाहतूक , प्रवासी, माल पाठवणारे, घेणारे आणि इतर व्यक्तींच्या अधिकार आणि दायित्वांशी संबंधित कराराचे तरतुदी म्हणून, या अधिनियमाच्या अधीन, कोणत्याही हवाई मार्गाने चालणाऱ्या वाहतुकीच्या संदर्भात भारतात कायद्याचे बल आहे, ज्यावर ते नियम लागू होतात, मग वाहतूक करत असलेल्या विमानाचे राष्ट्रीयत्व काहीही असो.

२० १२ ऑक्टोबर १९२९ रोजी वॉर्सा येथे स्वाक्षरी केलेले हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतूक विषयक काही नियमांचे एकीकरण करण्यासाठीचा करार.

२१ कलम ४ : सुधारित करार भारतास लागू करणे.

(१) दुसऱ्या अनुसूचीमध्ये समाविष्ट असलेले नियम, वाहतूक, प्रवासी, माल पाठविणारे, घेणारे आणि इतर व्यक्तींच्या अधिकार आणि दायित्वांशी संबंधित सुधारित कराराच्या तरतुदी असल्याने, या अधिनियमाच्या तरतुदींच्या अधीन, हवाई मार्गाने चालणाऱ्या कोणत्याही वाहतुकीच्या संबंधात भारतातील कायद्याचे बळ आहे, ज्यावर ते नियम लागू होतात, मग त्या विमानाचे राष्ट्रीयत्व काहीही असो.

२२ कलम ४ ए : मॉन्ट्रियल करार भारतास लागू करणे.

(१) तिसऱ्या अनुसूचीमध्ये समाविष्ट असलेले नियम, वाहतूक, प्रवासी, माल पाठविणारे, घेणारे आणि इतर व्यक्तींच्या अधिकार आणि दायित्वांशी संबंधित मॉन्ट्रियल कराराच्या तरतुदी असल्याने, या अधिनियमाच्या तरतुदींच्या अधीन, हवाई मार्गाने चालणाऱ्या कोणत्याही वाहतुकीच्या संबंधात भारतातील कायद्याचे बळ आहे: ज्यावर ते नियम लागू होतात, मग त्या विमानाचे राष्ट्रीयत्व काहीही असो.

२३ २८ मे, १९९९ रोजी मॉन्ट्रियल येथे स्वाक्षरी केलेले हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतूक विषयक काही नियमांचे एकीकरण करण्यासाठीचा करार.

११. दुसऱ्या अनुसूचीचा अध्याय तीन 'वाहकांचे दायित्व' शी संबंधित आहे जे लेक्स फोरीच्या आंतरराष्ट्रीय कायद्याच्या तत्वाला मान्यता देते, ज्यानुसार सदस्य राष्ट्रांच्या न्यायिक मंचावरील खटले ज्यामध्ये कार्यवाही सुरू केली आहे²⁴ आणि कार्यवाही न्यायालय कायद्याद्वारे नियंत्रित केली जावी. हे तत्व दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम २९(२) द्वारे मान्य केले आहे;

" नियम २९. (१) नुकसानीची कारवाई, फिर्यादीच्या पर्यायावर, उच्च करार करणारे पक्षांपैकी एकाच्या प्रदेशात, एकतर वाहक सामान्यतः रहिवासी असलेल्या अधिकारक्षेत्र असलेल्या न्यायालयासमोर आणणे आवश्यक आहे किंवा त्याचे व्यवसायाचे मुख्य ठिकाण आहे किंवा एखादी आस्थापना आहे ज्याद्वारे करार केला गेला आहे किंवा गंतव्यस्थानाच्या ठिकाणी न्यायालयाचे अधिकारक्षेत्र आहे.

(२) प्रक्रियेचा प्रश्न हा खटला जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे नियंत्रित केला जाईल.

१२. भारतातील दिवाणी खटल्यांचा निकाल आणि संस्था नियंत्रित करणाऱ्या प्रक्रियात्मक कायद्यामध्ये, दिवाणी प्रक्रिया संहिता १९०८ तसेच मुदत अधिनियम १९६३ यांचा समावेश आहे. मुदत अधिनियम हे विशेषण कायद्याची एक व्याख्या आहे आणि ती त्या सर्व कार्यवाहींना लागू होते जी त्याच्या अंमलबजावणीच्या तारखेपासून नियंत्रित करते. तथापि एक सुस्थापित तत्त्व आहे जे सांगते की जेव्हा अधिकार स्वतःच संपुष्टात होतो तेव्हा ,मुदतीशी संबंधित तरतुदी लागू होत नाहीत. थेट उदाहरण जेथे अधिकार स्वतः संपुष्टात आला तेथे मुदत अधिनियम १९६३

च्या कलम २१^{२५} आणि कलम २७^{२६} मध्ये पुरावा दिला जाऊ शकतो. कलम ११ परदेशी देशांमध्ये प्रवेश केलेले कराराच्या संदर्भात भारतात दाखल केलेल्या दाव्याशी संबंधित आहे. लेक्स फोरीच्या तत्वाचे पालन करून कलम प्रदान करतो की परदेशी अधिकार क्षेत्रात प्रदान केलेले मुदतीचे नियम लागू नाहीत. तथापि, या नियमाचा अपवाद कलम ११(२) (ए) मध्ये प्रदान केला आहे, जेव्हा करार म्हणजेच अधिकार स्वतः संपुष्टात येतो तेव्हा . त्याचप्रमाणे कलम ^{२७} मालमत्तेच्या अधिकाराच्या संपुष्टातच्या तत्वाला देखील मुदत अधिनियम १९६३ च्या लागूतेला अपवाद म्हणून मान्यता देते.

१३.१ अपवाद म्हणून उपाय वगळण्यांमधील फरक चांगल्या प्रकारे स्थापित केला आहे , जसे की खालील उदाहरणांमध्ये पाहिले जाऊ शकते. अधिकार संपुष्टात येणे आणि त्याचा मुदतीवर होणारा परिणाम कायद्याच्या न्यायालयांनी ओळखला आहे. आम्ही काही महत्त्वाच्या उदाहरणांचा संदर्भ घेऊ शकतो.

१३.२ सध्याच्या प्रकरणाप्रमाणेच एक समान मुद्दा दि ईस्ट अँड वेस्ट कंपनी वि. एस के रामलिंगम चेट्टीयार २७ मध्ये विचारार्थ निर्माण झाला जेथे या न्यायालयाने भारतीय समुद्रमार्गे मालाची वाहतूक अधिनियम १९२५^{२८} ला कलम ११ च्या अनुसूची ३ च्या परिच्छेद ६ मधील ३

२५ ज्या प्रदेशांपर्यंत कायदा विस्तारित आहे त्या प्रदेशासह बाहेरील करारांवरील दावे

(१) ज्या प्रदेशांमध्ये हा कायदा जम्मू आणि काश्मीर राज्यामध्ये किंवा परदेशात प्रवेश केलेल्या करारांवर विस्तारित करतो त्या प्रदेशांमध्ये स्थापित केलेले दावे मुदतीच्या नियमांच्या अधीन असतील.

(२) जम्मू आणि काश्मीर राज्यामध्ये किंवा परदेशात लागू असलेल्या मुदतीचा कोणताही नियम त्या राज्यामध्ये किंवा परदेशात केलेल्या करारावर उक्त प्रदेशांमध्ये स्थापन केलेल्या खटल्यासाठी संरक्षण असू शकत नाही, जोवर -

(ए) नियमाने करार संपुष्टात आलेला नाही; आणि

(बी) पक्षांचे अधिवास अश्या नियमाने विहित केलेल्या कालावधीत त्या राज्यात किंवा परदेशात नाहीत .

२६ कलम २७. मालमत्तेचा अधिकार संपुष्टात येणे.

कोणत्याही मालमत्तेच्या ताब्यासाठी दावा दाखल करण्यासाठी याद्वारे मुदत कालावधीच्या निर्धाराने, अश्या मालमत्तेवरील त्यांचा हक्क संपुष्टात येईल.

२७ उपरोल्लेखित क्र. ७

२८ “कोणत्याही परिस्थितीत मालाची डिलिव्हरी झाल्यानंतर एक वर्षाच्या आत किंवा मालाची डिलिव्हरी झाली असेल त्या तारखेच्या आत दावा दाखल केल्याशिवाय, वाहक आणि जहाजाला तोटा किंवा नुकसानीच्या सर्व दायित्वातून मुक्त केले जाईल.”

खंड विचारात घ्यायचा होता, ज्यामध्ये दायित्वातून मुक्त या अभिव्यक्तीची व्याख्या करताना न्यायालयाने खालील प्रमाणे निर्णय दिला:-

"..... आम्ही ठरवायचा प्रश्न हा आहे की जहाज किंवा वाहक "दायित्वातून मुक्त " केले जाते की नाही, फक्त शीपर किंवा माल प्राप्त करणाऱ्याच्या उपायावर प्रतिबंध केला जात होता किंवा अधिकार देखील संपुष्टात आणला जात होता. या संबंधात या नियमांचे आंतरराष्ट्रीय स्वरूप लक्षात ठेवणे उपयुक्त आहे, जसे की त्यावर आधीच भर दिला गेला आहे. मुदतीचे नियम देशानुसार बदलू शकतात. मुदतीसाठी विहित केलेल्या कालावधीच्या विस्तारासाठीच्या तरतुदी अशाच प्रकारे भिन्न असतील. म्हणून आम्ही "दायित्वातून मुक्त" हा शब्द लावल्यास संथ असले पाहिजे जे वेगवेगळ्या देशांमध्ये वेगळे परिणाम देईल आणि त्यामुळे शीपर आणि जहाज मालक दोघांसाठी ही स्थिती अनिश्चित राहील. तथापि या विचाराव्यतिरिक्त आम्हाला असे वाटते की "दायित्वातून मुक्त" या सामान्य व्याकरणाच्या अर्थाचा अर्थ "दायित्वाच्या संदर्भात उपायापासून मुक्त "असा नाही परंतु दायित्वाच्या संपूर्ण विलोपनाचा अर्थ अधिक योग्य आहे. आम्हाला “ दायित्वातून मुक्त” आणि “दायित्वातून मुक्त” या शब्दांमधील कोणताही वाजवी फरक काढणे कठीण वाटते आणि असे वाटते कि या शब्दांचा अर्थ “दायित्वातून मुक्त” असा होता आणि असा होतो की दायित्व पूर्णपणे नाहीसे झाले आहे आणि इतकेच नाही की दायित्वाच्या बाबतीत उपाय नाहीसा झाला. मद्रास उच्च न्यायालयाच्या विद्वान न्यायाधीशांशी आम्ही सहमत होऊ शकत नाही की या शब्दांचा फक्त अर्थ असा आहे “की जरी फायद्यासाठी पात्र

असलेल्या व्यक्तीमध्ये अधिकार असले तरीही विरुद्ध पक्षातील दायित्व, अंमलबजावणीच्या अशक्यतेमुळे सोडले जाते". एखाद्या अधिकाराचे विलोपन आणि त्या अधिकाराच्या अंमलबजावणीसाठीचा उपाय नष्ट होणे यातील फरक जरी ठीक असला तरी खूप महत्त्वाचा आहे. जहाज मालकांचे हक्क आणि प्रतिकार शक्ती लिहून देण्यासाठी लेखात "सर्व दायित्वातून मुक्त" असे शब्द वापरताना विधानमंडळ या फरकाची जाणीव ठेवू शकले नसते. दायित्वाच्या संपूर्ण विलोपनाचा हेतू व्यक्त करण्यासाठी हे शब्द योग्य आहेत आणि विशेषतः कायद्याचे आंतरराष्ट्रीय स्वरूप लक्षात घेता, त्या अर्थाने त्याचा अर्थ लावला पाहिजे. हे जोडणे फारसे आवश्यक नाही की एकदा का या खंडांतर्गत दायित्व संपुष्टात आले की, त्यानंतर दायित्वाची कोणतीही पावती मिळण्यास वाव नाही.

१३.३ आरएम. एआर. एआर. आरएम. एआर. रामनाथन चकट्टीयार आणि इतर वि. केएमसीएलएम सोमसुंदरम चेट्टीयार आणि इतर^{२९} या प्रकरणात खालीलप्रमाणे निर्णय देण्यात आला होता :-

" आंतरराष्ट्रीय कायद्याचा हा सर्वमान्य नियम आहे की ज्या देशांमध्ये कोणतीही कायदेशीर कारवाई सुरू केली जाते त्या देशाच्या कायद्यानुसार प्रक्रियेच्या सर्व बाबी नियंत्रित केल्या जातील. मुदतीचे कायदे जोपर्यंत कालावधी विहित करते, ज्यामध्ये दाव्याची अंमलबजावणी करण्यात आली आहे, ज्याद्वारे उपाय केवळ प्रतिबंधित आहे ते केवळ प्रक्रियात्मक म्हणून मानले आहेत.

परंतु अशा कायद्यांमध्ये पक्षांचे अधिकार संपुष्टात आणणाऱ्या तरतुदी असू शकतात. भारतीय मुदत अधिनियमाचे कलम २८ एक उदाहरण आहे जिथे उपाय म्हणून मालमत्तेचा अधिकार देखील संपुष्टात आला आहे. अशा प्रकरणात म्हणजे जिथे कायद्याने संपुष्टात आणल्याच्या कारणास्तव कोणताही अधिकार जिवंत नाही तिथे त्या देशात किंवा कोणत्याही परदेशात काहीही लागू केले जाऊ शकत नाही. अशा प्रकारच्या तरतुदी केवळ प्रक्रियात्मक मानल्या जाऊ शकत नाहीत कारण ते पक्षांचे मूलभूत अधिकार तयार किंवा नष्ट करतात. हे तत्व भारतीय मुदत अधिनियमाच्या कलम ११(२) मध्ये वैधानिक स्वरूपात मान्य करण्यात आले आहे.

१३.४ पंजाब नॅशनल बँक आणि इतर वि. सुरेंद्र प्रसाद सिन्हा^{३०}, या प्रकरणात या न्यायालयाने निर्णय दिला:

"५ मुदतीचे नियम पक्षांचे अधिकार नष्ट करण्यासाठी नाहीत. १९६३ च्या मुदत अधिनियमाचे ३६ चे कलम ३ , थोडक्यात "अधिनियम" केवळ उपाय प्रतिबंधित करते, परंतु उपायाशी संबंधित अधिकार नष्ट करत नाही. मुदतीने उपाय प्रतिबंधित असतानाही कर्जाचा अधिकार कायम राहतो. केवळ अपवाद ज्यामध्ये उपाय देखील मुदतीने प्रतिबंधित होतो तो अधिकार स्वतःच नष्ट होतो, उदाहरणार्थ, अधिनियमाच्या कलम २७ अन्वये, कोणत्याही मालमत्तेचा ताबा घेण्याचा खटला मुदतीने प्रतिबंधित झाल्यास, मालमत्तेचा हक्क स्वतःच नष्ट होतो. अशा प्रकरणांशिवाय जी विशेषतः अधिकारांतर्गत प्रदान केले जातात, ज्याच्याशी

संबंधित उपाय इतर बाबतीत योग्य राहतो . अनुसूची मधील संबंधित लेखासह वाचलेल्या कलम ३ अंतर्गत न्यायिक प्रक्रियेद्वारे कर्जाची अंमलबजावणी करण्याचा अधिकार प्रतिबंधित असला तरी कर्जाचा अधिकार कायम आहे. कलम ३ च्या कारणास्तव वेळ प्रतिबंधित कर्ज अस्तित्वात नाही. तो अधिकार खटल्याशिवाय इतर कोणत्याही प्रकारे वापरला जाऊ शकतो. कर्ज संपुष्टात येत नाही, परंतु दायित्व लागू करण्याचा उपाय नष्ट होतो. कलम ३ चा संदर्भ फक्त उपायासाठी आहे परंतु कर्जदारांच्या अधिकारासाठी नाही. जोपर्यंत ते फेडले जात नाही तोपर्यंत असे कर्ज कायम राहते...."

१३.५ खादी ग्राम उद्योग ट्रस्ट वि. रामचंद्रजी विराजमान मंदिर³¹, केरळ राज्य आणि इतर वि. व्ही. आर. कलियानीकुट्टी आणि दुसरा³² आणि प्रेमसिंग आणि इतर वि. बिरबल आणि इतर³³ मध्ये देखील या न्यायालयाच्या निर्णयांमध्ये वरील संदर्भित उदाहरणांमध्ये दिलेली तत्वे सातत्याने पाळली गेले आहेत .

31 (१९७८) १ एस सी सी ४४.

"४..... कर्ज वेळ प्रतिबंधित असले आणि वसूल करण्यायोग्य नसले तरी ते देय असेल या प्रस्तावाला पुरेसा अधिकार आहे. हल्सबरीज लॉज ऑफ इंग्लंड (ति.आ) खंड २४ पृष्ठ २०५ अनुच्छेद ३६९ येथे, मध्ये असे नमूद केले आहे की, " आधी नमूद केलेल्या प्रकारांव्यतिरिक्त, मुदत अधिनियम, १९३९ केवळ कृतीद्वारे किंवा सेट ऑफ द्वारे उपाय काढून घेते; तो हक्क अन्यथा अस्पष्टित ठेवतो आणि जर कर्जदार ज्याचे कर्ज कायद्याने प्रतिबंधित आहे, त्याच्याकडे कृती किंवा सेट ऑफ व्यतिरिक्त त्याच्या दाव्याची अंमलबजावणी करण्याचे कोणतेही साधन असल्यास, अधिनियम त्याला त्या मार्गाने वसूल करण्यापासून प्रतिबंधित करत नाही " करवेन वि. मिलबर्न (१८८९) ४२ सीएच डि ४२४) कॉटन, एलजे मधील अपील न्यायालय म्हणाले: " कायद्याने प्रतिबंधित कर्जे देय आहेत, जरी ती देय कारवाईद्वारे लागू केली जाऊ शकत नाहीत." बॉम्बे डाईंग अँड मॅन्युफॅक्चरिंग कंपनी लिमिटेड वि. स्टेट ऑफ बॉम्बे (एआयआर १९५८ एस सी ३२८: १९५८ एससीआर ११२२; (१९५८) १ एलएबी एलजे १७७८), मध्ये सर्वोच्च न्यायालयाने हेच मत व्यक्त केले होते जेथे ते असे मानते कि कायद्याची मुदत केवळ उपाय प्रतिबंधित करते. पण कर्ज बुडवत नाही, मुदत अधिनियमाच्या कलम २८ द्वारे प्रदान केलेल्या प्रकारांशिवाय, जे कर्जाला लागू होत नाही. "

32 (१९९९) ३ एससीसी ६५७

"१५ आमच्यासमोर असे सादर केले गेले आहे की मुदतीचा कायदा अधिकाराला स्पर्श न करता केवळ उपाय प्रतिबंधित करतो. त्यामुळे, दाव्याच्या मार्गाने उपाय वेळ प्रतिबंधित असला तरीही कर्ज वसूल करण्याचा अधिकार कायम राहील. या संबंधात खादी ग्राम उद्योग ट्रस्ट वि. रामचंद्रजी विराजमान मंदिर, (१९७८) १ एस सी सी ४४, वर भिस्त ठेवण्यात आली. तिथल्या न्यायालयाने असे निरीक्षण नोंदवले कि, जरी कर्ज वेळ प्रतिबंधित असेल तरी ते अद्यापही देय असेल. अधिकार अस्पष्टित राहतो आणि जर कर्जदाराकडे कृती किंवा सीट ऑफ व्यतिरिक्त त्याच्या अधिकाराची अंमलबजावणी करण्याचे कोणतेही साधन असेल तर त्याला तसे करण्यापासून प्रतिबंधित केले जात नाही. पंजाब नॅशनल बँक वि. सुरेंद्र प्रसाद सिंह (१९९३ पुरवणी (१) एस सी सी ४९९) यामध्ये या न्यायालयाने असे मत मांडले की, मुदतीचे नियम पक्षांचे अधिकार नष्ट करण्यासाठी नाहीत. मुदत अधिनियमाचे कलम ३ केवळ उपाय प्रतिबंधित करते परंतु उपायाशी संबंधित अधिकार नष्ट करत नाही. विशेषतः प्रदान केलेली प्रकरणे वगळता. उदाहरणार्थ, मुदत अधिनियमाच्या कलम २७ अन्वये, उपायाशी संबंधित असलेले अधिकार कायम आहेत. न्यायिक प्रक्रियेद्वारे कर्जाची अंमलबजावणी करण्याचा अधिकार प्रतिबंधित असला तरी, तो हक्क दाव्याशिवाय इतर कोणत्याही प्रकारे वापरला जाऊ शकतो. उदाहरणार्थ, वेळ प्रतिबंधित कर्जाविरुद्ध समायोजन करण्याचा कर्जदाराचा अधिकार अस्तित्वात आहे."

33 (२००६) ५ एस सी सी ३५३.

"११. मुदत हा विरामाचा कायदा आहे. तो सामान्यतः उपाय प्रतिबंधित करतो. परंतु अधिकार संपुष्टात आणत नाही. या नियमाला अपवाद फक्त मुदत अधिनियमाच्या कलम २७ मध्ये आढळतो, जो असा आहे की त्याद्वारे विहित कालावधीच्या निर्धाराने, कोणत्याही मालमतेच्या ताब्यासाठी दावा दाखल करण्यासाठी कोणत्याही व्यक्तीस मर्यादित, अश्या मालमतेस त्याचा असलेला हक्क संपुष्टात येत नाही. "

१४. आंतरराष्ट्रीय कायद्यातील लेक्स फोरीशी संबंधित कायद्याची सुस्थापित स्थिती लक्षात घेता, अधिकार किंवा दायित्व संपुष्टात आल्याने तितक्याच सुस्थापित अपवाद सह आम्ही वाहकाच्या दायित्वाशी संबंधित हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ च्या द्वितीय अनुसूची मधील नियम ३० प्रमाणे आता भारतातील स्थितीचे परीक्षण करू. नियम ३० हा हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ चा, खालीलप्रमाणे उद्धृत केला आहे.

"३०. (१) गंतस्थानावर पोहोचल्याच्या तारखेपासून किंवा विमान ज्या तारखेला पोहोचले असेल त्या तारखेपासून किंवा ज्या तारखेपासून विमान पोहोचले असेल त्या तारखेपासून किंवा ज्या तारखेला वाहतूक थांबली असेल त्या तारखेपासून, नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल.

(२) मुदतीच्या कालावधीची गणना करण्याची पद्धत खटला जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निर्धारित केली जाईल.

नियम ३० चा उपनियम (१) चे विश्लेषण :

१५.१ नियम २९, नुकसानीसाठी कारवाई सुरू करण्यासाठी न्यायिक उपायांबद्दल बोलतो तर नियम ३० नुकसानीचा अधिकार अभिव्यक्तीचा वापर करतो. ते उपाय विरुद्ध अधिकाराच्या संदर्भात असे आहे की नियम ३०चा उद्देश, हेतू आणि अर्थ समजून घेणे आवश्यक आहे. त्याचप्रमाणे नियम ३० मध्ये 'प्रतिबंध' च्या विरुद्ध 'संपुष्टात' ही अभिव्यक्ती देखील वापरली जाते, जी सामान्यतः उपायाच्या संदर्भात वापरली जाते. संपुष्टात ही अधिकाराची आहे, म्हणजेच नुकसानभरपाईचा अधिकार हा नियम ३० च्या उपनियम(१) चा विषय आहे. अभिव्यक्ती, 'अधिकार' आणि 'संपुष्टात आले' हे कराराद्वारे स्वीकारलेले, दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३०

मध्ये संसदेने स्वीकारले आणि समाविष्ट केल्याप्रमाणे, स्पष्टपणे कायदे देणाऱ्याचा हेतू स्थापित करतो की त्यात नमूद केलेला कालावधी संपल्यानंतर नुकसानीचा अधिकार टिकणार नाही.

१५.२ नियमातच नमूद केलेल्या तीन पर्यायी तारखांमधून दोन वर्षे पूर्ण झाल्यावर नुकसानभरपाईचा अधिकार संपुष्टात आला की, अंमलबजावणीसाठी काहीच शिल्लक राहणार नाही. मुदत कायद्याच्या कलम ३ मध्ये केवळ उपाय करण्यास मनाई आहे, परंतु जेव्हा अधिकारच संपुष्टात येतो, तेव्हा मुदत कायद्यातील तरतुदी लागू होत नाहीत. या कारणास्तव, ईस्ट आणि वेस्ट स्टीमशिप कंपनी³⁴ मध्ये या न्यायालयाने, या कलमानुसार एकदा दायित्वाचा अधिकार संपुष्टात आला की, त्यानंतर जबाबदारी स्वीकारण्यास वाव नाही, असा निर्णय दिला आहे.

१५.३ नियम ३० च्या पोट-नियम (१) च्या सोप्या भाषेतून कायद्याचे ही स्थिति प्राप्त झाले आहे. नियम ३० च्या उपनियम (२) चा विचार केल्यास परिस्थिती मात्र खूप वेगळी आहे.

नियम ३० चा पोट-नियम (२) :

१६.१ पोट-नियम (२) चा उतारा खालीलप्रमाणे काढला आहे :-

“(२) मर्यादेचा कालावधी मोजण्याची पद्धत खटल्याच्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निश्चित केली जाईल.”

१६.२ आपल्या सोप्या आणि सोप्या भाषेत पोट-नियम (२) भारतातील न्यायालयांप्रमाणे मुदत कायदा, १९६३ च्या अंमलबजावणीचा अवलंब करताना दिसतो अधिकारक्षेत्र 'पोट-नियम (२) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीची गणना करण्याची पद्धत साहजिकच पोट-नियम (१) मध्ये

निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीशी संबंधित आहे'. पोट-नियम (१) दोन घटना ओळखून दुरुस्त करतो. मर्यादेचा कालावधी आणि सदर कालावधी सुरू होण्याची तारीख (तीन निर्दिष्ट तारखा). त्यामुळे मर्यादेचा कालावधी, तसेच उपरोक्त कालावधी सुरू होण्याची तारीख अगोदरच दिलेली असताना उपनियमांतर्गत मर्यादेच्या कालावधीची गणना करण्याची पद्धत विचारात घेतली जाते (२) इतर कोणत्याही घटकाशी संबंधित असणे आवश्यक आहे. तथापि, कालावधी मोजण्याची पद्धत कोणत्या व्हेरिबलला लागू करायची आहे हे निर्दिष्ट न करता, पोट-नियम (२) मध्ये फक्त अशी तरतूद आहे की ती "खटल्यातील न्यायालयाला लागू असलेल्या कायद्याद्वारे निश्चित केली जाईल." यामुळे कायद्याच्या दुसऱ्या अनुसूचीतील अधिवेशन असो वा नियम ३०, लोकप्रतिनिधींच्या हेतूविषयी अनिश्चितता निर्माण झाली आहे.

१६.३ शिवाय, नियम ३० (२) मधील मर्यादेच्या कालावधीची गणना करणारी अभिव्यक्ती मुदत अधिनियम, १९६३ च्या भाग-३ मध्ये प्रदान केलेल्या मर्यादेच्या कालावधीच्या अभिव्यक्ती गणनेस समानार्थी आहे. भाग -३ जो विशिष्ट कालखंड वगळण्याशी संबंधित आहे तो सार्वजनिक धोरणावर आधारित न्याय्य कारणासाठी आहे जो मानवी कमकुवतपणा ओळखतो. ढोबळमानाने हे कालखंड (१) ज्या तारखेपासून हा कालावधी मोजायचा आहे त्या तारखेशी संबंधित आहेत (कलम १२); (२) कंगाल म्हणून निवडणूक लढविण्यासाठी लागणारा वेळ, (कलम १३); (iii) चुकीच्या न्यायालयाचे निवारण करण्यासाठी लागणारा प्रामाणिक कालावधी (कलम १४); (४) फसवणूक (कलम १७); (५) कर्जाची पावती (कलम १८); (६) कर्जामुळे स्वीकारलेली देयके (कलम १९); (७) सतत उल्लंघन इ. मुदत कायदा, १९६३ अन्वये मर्यादेचा कालावधी मोजताना हे असे कालखंड वगळले जाऊ शकतात.

१७.१ वरील संदर्भात अपीलकर्त्याच्या वतीने बाजू मांडणारे विद्वान वकील श्री. नवरे यांनी नियम ३०(२) च्या सोप्या भाषेनुसार वायु अधिनियम, १९७२ अंतर्गत कार्यवाहीस मुदत कायद्याची पुष्टी करण्यावर भर दिला आहे आणि नियम ३०(२) मधील 'मर्यादेचा कालावधी मोजण्याची पद्धत' ही अभिव्यक्ती 'मर्यादेचा कालावधी निश्चित करण्याच्या हेतूने' या अभिव्यक्तीसारखीच आहे, असे प्रतिपादन केले आहे मुदत कायद्याच्या कलम २९ (२) मध्ये तरतूद आहे. तो असा युक्तिवाद करतो की नियम ३० च्या पोट-नियम (२) मध्ये विशेषतः वायु अधिनियम, १९७२ च्या कायदेशीर व्यवस्थेत मुदत कायद्याचा समावेश आहे.

१७.२ दुसरीकडे, श्रीमती रितू सिंग मान यांनी मुदत कायद्याच्या कलम २९ (२) चा आधार घेत असे म्हणणे मांडले की वायु कायदा, १९७२ च्या विशेष कायद्याने मुदत कायद्यातील तरतुदी स्पष्टपणे वगळल्या आहेत. लेखी निवेदनात आंतरराष्ट्रीय करारांचा हेतू आणि उद्देश यावर भर देण्यात आला होता, ज्यात 'हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतुकीवर नियंत्रण ठेवणाऱ्या काही नियमांचे अधिक सुसूत्रीकरण आणि संहिताकरण करण्यासाठी सामूहिक राज्य कृती' करण्याची तरतूद होती. त्यानंतर असे सादर केले जाते की जर प्रत्येक स्वाक्षरी करणाऱ्या राज्याच्या न्यायालयांनी करारातील तरतुदींचा आपापल्या पद्धतीने अर्थ लावला तर एकवाक्यता प्राप्त करण्याचा मूळ हेतू आहे करारांच्या अंमलबजावणीत तोटा होईल. लेखी युक्तिवादात प्रथमच प्रतिवादीने असा युक्तिवाद केला आहे की, नियम ३० नव्हे तर तिसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३५ लागू होईल. तथापि, विचार केल्यास आम्हाला दोघांमध्ये कोणताही लक्षणीय फरक आढळत नाही आणि म्हणूनच, आम्ही आमच्या पुढील विश्लेषणात दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० चा संदर्भ घेऊ.

१८. दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० मधील पोट-नियम (१) आणि पोट-नियम (२) यांच्यातील स्पष्ट संघर्षामुळे प्रतिस्पर्धी युक्तिवाद समोर येतात. पोट-नियम (१) दोन वर्षांचा कालावधी संपल्यानंतर हा अधिकार संपुष्टात आणतो, त्यानंतर अंमलबजावणीसाठी काहीच शिल्लक राहणार नाही, तर पोट-नियम (२) असे सुचवितो की खटल्याची दखल घेतलेले न्यायालय आपल्या कार्यवाहीला लागू असलेल्या मर्यादेचा कायदा लागू करू शकते आणि कार्यवाहीच्या खटल्याची सुनावणी करू शकते. आता आपण दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० चे विश्लेषण आणि अर्थ लावू.

१९.१ तथापि, नियम ३० चा अर्थ लावण्यापूर्वी, योग्य अनुसूचीच्या अंमलबजावणीबद्दल काही शंकांचे निरसन करणे आवश्यक आहे. हेग प्रोटोकॉल, १९५५ द्वारे सुधारित वॉर्सा कन्व्हेन्शन, १९२९ चा अवलंब करणे हे दुसऱ्या अनुसूचीचे नियम ३० आहे या गृहितकावर खटला दाखल करण्यात आला होता, परंतु खटला तसेच उच्च न्यायालय आणि पक्षकारांनी देखील असे गृहीत धरले होते की हा योग्य नियम आहे जो खटल्याच्या तथ्यांना लागू होईल. लेखी निवेदनात प्रथमच प्रतिवादीने म्हटले आहे की मॉन्ट्रियल कन्व्हेन्शन, १९९९ च्या तिसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३५ आहे जो प्रकरणाच्या तथ्यांना लागू होईल. तिसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३५ अन्वये सादर करण्यात आलेल्या त्याच तरतुदीतून दुसऱ्या अनुसूचीच्या उपनियम (२) मध्ये येणारे 'मर्यादेचे' हे दोन शब्द वगळण्यात आल्याने या भूमिकेत बदल झाल्याचे स्पष्ट झाले आहे. या किरकोळ बदलाच्या आधारे अपीलकर्त्याने लेखी युक्तिवादात एक युक्तिवाद मांडला की "मर्यादेचे" अभिव्यक्ती जाणीवपूर्वक काढून टाकल्याने ही भूमिका स्पष्ट होते की उपनियम (२)

केवळ दोन वर्षांच्या कालावधीशी संबंधित आहे आणि त्याचा "मर्यादेच्या कालावधीशी" काहीही संबंध नाही आणि म्हणूनच, मुदत कायद्याला कोणताही अनुप्रयोग नाही.

१९.२ वॉर्सा कन्व्हेन्शन, १९२९, हेग प्रोटोकॉल, १९५५ द्वारे सुधारित वॉर्सा कन्व्हेन्शन आणि १९९९ च्या मॉन्ट्रियल कन्व्हेन्शनशी संबंधित तिसऱ्या अनुसूचीचे तुलनात्मक विधान तयार संदर्भासाठी येथे पुनरुत्पादित केले आहे:-

नियम २९ अनुसूची १ (वॉरसा कन्व्हेन्शन, १९२९ चे अनुच्छेद २९) दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास, गंतव्यस्थानी पोहोचल्याच्या तारखेपासून, किंवा विमान ज्या तारखेला आले असावे किंवा ज्या तारखेला गाडी थांबली त्या तारखेपासून मोजली गेली नाही तर नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल.	नियम ३० अनुसूची २ (हेग यांनी सुधारित केलेल्या वॉर्सा कन्व्हेन्शनचे अनुच्छेद २९) प्रोटोकॉल, १९५५) (१) गंतव्यस्थानी पोहोचल्याच्या तारखेपासून किंवा विमान ज्या तारखेला आले असावे किंवा ज्या तारखेला गाडी थांबली त्या तारखेपासून दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास नुकसानभरपाईचा अधिकार संपुष्टात येईल. मर्यादेचा कालावधी	नियम ३५ अनुसूची ३ (मॉन्ट्रियल कन्व्हेन्शन १९९९ चे अनुच्छेद ३५,) गंतव्यस्थानी पोहोचल्याच्या तारखेपासून किंवा विमान ज्या तारखेला आले असावे किंवा ज्या तारखेला गाडी थांबली त्या तारखेपासून दोन वर्षांच्या कालावधीत कारवाई न केल्यास नुकसानभरपाईचा अधिकार संपुष्टात येईल. कालावधी मोजण्याची पद्धत खटल्याच्या न्यायालयाच्या
--	---	--

	मोजण्याची पद्धत खटल्याच्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निश्चित केली जाईल.	कायद्याद्वारे निश्चित केली जाईल.
--	---	-------------------------------------

१९.३ वरील वरून हे स्पष्ट होईल की १९९९ च्या मॉन्ट्रियल कन्व्हेन्शनमधील "मर्यादेची" ही अभिव्यक्ती वगळल्यानंतरही ही अडचण कायम आहे जेवढी उपनियम (२) मध्ये "कालगणना करण्याच्या" पद्धतीबद्दल सांगितली आहे आणि तसा कालावधी नियम ३० च्या पोट-नियम (१) मध्ये निर्दिष्ट केल्याप्रमाणे दोन वर्षांच्या कालावधीशी संबंधित असणे आवश्यक आहे. नुकसानभरपाईच्या कारवाईच्या कालावधीची गणना करण्यासाठी मर्यादेचा कायदा आवश्यक आहे कारण तो एक विशेषण कायदा आहे जो भारतात स्थापित खटले आणि इतर कार्यवाहीवर नियंत्रण ठेवतो. अभिव्यक्ती वगळल्याने नियमाची व्याप्ती आणि व्याप्ती अधिक स्पष्ट होते असे गृहीत धरले तरी ते तिसर् या अनुसूचीच्या नियम ३५ (२) पुरते मर्यादित राहिल आणि दुसर् या अनुसूचीतील नियम ३० ज्या कालावधीत कार्य करते त्या कालावधीच्या संदर्भात अडचण कायम राहिल. त्यामुळे या तरतुदीचा खरा व योग्य अर्थ सांगणे, त्याचा अर्थ लावणे व जाहीर करणे हे न्यायालयाचे सक्तीचे व प्राथमिक कर्तव्य आहे.

व्याख्या

२०. कायद्याच्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० चा योग्य अर्थ आणि अर्थ समजून घेणे आणि घोषित करणे हे आमचे कार्य आहे. कायद्याच्या अनुसूची दोनमध्ये हेग प्रोटोकॉल, १९५५ द्वारे सुधारित वॉर्सा कन्व्हेन्शनचा समावेश आहे. हे सर्वज्ञात आहे की नगरपालिका कायद्यांमध्ये

कन्व्हेन्शन किंवा कराराचा समावेश सामान्यतः तीन प्रकारे केला जातो आणि त्याला मिळणारा दर्जा समावेशाच्या स्वरूपावर अवलंबून असतो. कलम २२१ अन्वये भाग चौदाव्या मधील आंतरराष्ट्रीय करारांच्या वापराचा उल्लेख करताना फ्रान्सिस बेनियन³⁵ यांनी खालीलप्रमाणे निरीक्षण नोंदवले:

(१) आंतरराष्ट्रीय कराराला तीन वेगवेगळ्या प्रकारचा दर्जा असू शकतो. जो कायदयाचा स्त्रोत मानला जातो.

(a) एखाद्या कायदयात कराराचा प्रभाव असलेल्या तरतुदींचा समावेश असू शकतो किंवा नाही (या संहितेत कराराची थेट अंमलबजावणी म्हणून संबोधले जाते);

(b) एखादा कायदा असे म्हणू शकतो की करार स्वतः कायदा म्हणून प्रभावी आहे, ज्यामुळे कराराच्या तरतुदी दुरुस्तीसह किंवा त्याशिवाय लागू होतील (या संहितेत कराराची अप्रत्यक्ष अंमलबजावणी म्हणून संबोधले जाते);

(c) हा करार केवळ एक आंतरराष्ट्रीय दायित्व म्हणून सोडला जाऊ शकतो. संसदेला सार्वजनिक आंतरराष्ट्रीय कायदयाचे पालन करण्याचा इरादा आहे. या गृहितकाद्वारे केवळ संबंधित कायदयाच्या बांधणीमध्ये उल्लेख केला जाऊ शकतो.

(२) एखाद्या कराराला कोणताही दर्जा असला तरी, त्यातील तरतुदींना संबंधित कायदयाच्या विवेचनात मदत म्हणून संबोधले जाऊ शकते. तसेच त्याची पूर्वतयारी (ट्रॅव्होक्स पूर्वतयारी), त्यावरील परदेशी न्यायालयांचा निर्णय (ला विधितत्वमीमांसा)

आणि त्यावरील परदेशी कायदेतज्ञांची मते (ला डॉक्टरीन) असू शकतात.

35 पहा, वैधानिक अर्थउकल यावर बेनियन, ६ वी आवृत्ती, २०१३ [भाग xiv : द इनफॉर्मर्ड इंटरप्रेटेशन रूल (वैधानिक इतिहास), पान ६३२]

२१. व्हिएन्ना कन्व्हेंशन ऑन लॉ ऑफ ट्रीटीज, १९६९ ला "करारांवरील करार" म्हणून संबोधले जाऊ शकते. करारांची व्याख्या, मसुदा, सुधारणा, अर्थ आणि सामान्यतः कसे कार्य केले जाते यासाठी हे सर्वसमावेशक नियम, कार्यपद्धती आणि मार्गदर्शक तत्त्वे स्थापित करते. व्हिएन्ना कराराचे कलम ३ करारांच्या व्याख्याशी संबंधित आहे, त्यापैकी अनुच्छेद ३१ आणि ३२ आमच्या हेतूसाठी प्रासंगिक आहेत आणि तयार होण्यासाठी खाली काढले आहेत.

"कलम ३. करारांचे विवेचन

अनुच्छेद ३१ : व्याख्या का सामान्य नियम

१. कराराच्या अटींना त्यांच्या संदर्भात आणि त्याच्या उद्दिष्टाच्या आणि उद्देशाच्या प्रकाशात देण्यात येणाऱ्या सामान्य अर्थानुसार कराराचा अर्थ चांगल्या हेतूने केला जाईल.

२. कराराच्या विवेचनाच्या हेतूसाठी संदर्भामध्ये, मजकुराव्यतिरिक्त, त्याच्या प्रस्तावना आणि परिशिष्टांसह समाविष्ट असेल :

(a) कराराच्या समारोपाच्या अनुषंगाने सर्व पक्षांमध्ये झालेल्या कराराशी संबंधित कोणताही करार ;

(b) कोणतेही साधन जे कराराच्या समाप्तीच्या अनुषंगाने एक किंवा अधिक पक्षांनी बनवले होते आणि इतर पक्षांनी बी ला कराराशी संबंधित साधन म्हणून स्वीकारले होते.

३. संदर्भासह काही गोष्टी विचारात घेतल्या जातील :

- (a) कराराचा अर्थ लावणे किंवा त्यातील तरतुदींच्या अंमलबजावणीसंदर्भात पक्षांमध्ये पुढील कोणताही करार;
- (b) कराराच्या अंमलबजावणीतील पुढील कोणतीही प्रथा जी त्याच्या विवेचनाबद्दल पक्षकारांचा करार स्थापित करते;
- (c) आंतरराष्ट्रीय कायद्याचे कोणतेही संबंधित नियम पक्षांमधील संबंधांमध्ये लागू होतात.

४. पक्षांचा तसा हेतू असल्याचे सिद्ध झाल्यास एखाद्या शब्दाला विशेष अर्थ दिला जाईल.

२२. अनुच्छेद ३१ व्यतिरिक्त, आपण अनुच्छेद ३२ देखील लक्षात घेणे महत्वाचे आहे जे "व्याख्याच्या पूरक साधनांशी" संबंधित आहे.

"अनुच्छेद ३२: स्पष्टीकरणाचे पूरक साधन

अनुच्छेद ३१ च्या वापरामुळे उद्भवलेल्या अर्थाची पुष्टी करण्यासाठी कराराची पूर्वतयारी कार्य आणि त्याच्या निष्कर्षाची परिस्थिती यासह स्पष्टीकरणाच्या पूरक साधनांचा आधार घ्यावा लागू शकतो, किंवा

अनुच्छेद ३१ नुसार व्याख्या करताना अर्थ निश्चित करा:

(a) अर्थ अस्पष्ट किंवा अस्पष्ट सोडतो; किंवा

(b) परिणामी असा परिणाम होतो जो स्पष्टपणे अतर्क्य किंवा अवाजवी आहे."

२३. जेव्हा एखादा करार किंवा करार अंमलात आणण्यासाठी कायदे केले जातात, तेव्हा व्हिएन्ना कन्व्हेंशनचे कलम ३१ आणि ३२ अशा कायद्यांच्या^{३६} स्पष्टीकरणासाठी प्रासंगिक ठरतात. न्यायालय असणे आवश्यक आहे. जेव्हा एखादा करार किंवा करार अंमलात आणण्यासाठी कायदे केले जातात, तेव्हा व्हिएन्ना कन्व्हेंशनचे कलम ३१ आणि ३२ अशा कायद्यांच्या स्पष्टीकरणासाठी प्रासंगिक ठरतात. न्यायालय असणे आवश्यक आहे. कराराच्या खऱ्या, स्वायत्त आणि आंतरराष्ट्रीय अर्थासाठी आपल्या राष्ट्रीय कायदेशीर संस्कृतीच्या कल्पनांपासून विचलित न होता. आणि, एकच खरा अर्थ^{३७} असू शकतो. या पद्धतीच्या अनुकूलनाची एक घटना फोदरगिलवि.च्या बाबतीत घडली. मोनार्क एअरलाइन्स^{३८}, युनायटेड किंगडममध्ये कॅरेज बाय एअर अॅक्ट, १९६१^{३९} चा अर्थ लावताना जो वॉर्सा कन्व्हेंशन अंमलात आणण्यासाठी लागू करण्यात आला होता. हाऊस ऑफ लॉर्ड्सने असे म्हटले होते की, अशा प्रकारचा कायदा हाताळताना उद्दिष्टपूर्ण बांधणी लागू केली जावी आणि आंतरराष्ट्रीय कायदेतज्ज्ञांच्या मताचा तसेच मर्यादित अर्थाने^{४०} अधिवेशनाच्या पूर्वतयारीचा संदर्भ देता येईल.

२४. कलम ३२ नंतर आम्ही वॉर्सा कन्व्हेंशन, १९२९ च्या अनुच्छेद २९ च्या कायदेविषयक इतिहासाची तपासणी करू जे शेवटी १९५५ मध्ये हाऊज प्रोटोकॉलमध्ये आणि त्यानंतर १९९९ मध्ये मॉन्ट्रियल कन्व्हेंशनद्वारे सुधारित केले गेले. १९२९ पर्यंत या कलमाचा मूळ

मसुदा कलम २८ खालीलप्रमाणे असल्याने झाला :

३६ आर. वि. गृह खात्याकरिता राज्याचे सचिव एक्सपर्टे अदान. (१९९९) ४ ऑल ईआर ७७४ पी ७८५ (सीए)

३७ आर (मुल्लनच्या अर्जावर) वि. गृह खात्याकरिता राज्याचे सचिव (२००४) १ ऑल ईआर ६५ पान ८४)

पुढे पहा, न्या. जी. पी. सिंग, वैधानिक अर्थउकलाची तत्वे, १४वी आवृत्ती, पान ६९३.

३८ (१९८०) २ ऑल ईआर ६९६

३९ हा कायदा दोन भागांमध्ये एका अनुसूचीमध्ये कराराची मांडणी करतो. भाग १ इंग्रजी मजकूर आणि भाग २ मांडतो. विसंगतीच्या बाबतीत, कायदा म्हणतो की, फ्रेंच मजकूर प्रचलित आहे.

४० (१९८०) २ ऑल ईआर ६९६: (१९८९) एसी २५१.

"२८. दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास, गंतव्यस्थानी पोहोचल्याच्या तारखेपासून, किंवा विमान ज्या तारखेला आले असावे किंवा ज्या तारखेला गाडी थांबली त्या तारखेपासून मोजली गेली नाही तर नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल.

(२) "मर्यादेचा कालावधी मोजण्याची पद्धत, तसेच मर्यादेच्या कालावधीत निलंबन आणि व्यत्यय येण्याची कारणे, मंच न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निश्चित केली जातील."

२५.१ वरील मसुदा कलम २९ म्हणून अधिवेशनात स्वीकारण्यापूर्वी विचारार्थ आला. वॉर्सा येथे ४ ते १२ ऑक्टोबर १९२९ दरम्यान झालेल्या एअर कन्व्हेंशनद्वारे प्रस्तावित आर्टिकल्स ऑफ द कॅरेज बाय द कॅरेज वर सदस्य देशांनी चर्चा केली. या प्रक्रियेदरम्यान सदस्यांनी ०७.१०.१९२९ रोजी कलम २८ वर चर्चा केली. त्यावेळी इटली प्रजासत्ताकाने मसुद्याच्या अनुच्छेदासंदर्भात खालील आक्षेप घेतला होता.

"मर्यादेच्या कालावधीत व्यत्यय येण्यासाठी लागणारा कालावधी देशानुसार बदलत असतो आणि अडथळा किंवा निलंबन केव्हा सुरू होते हे शिपर, माल पाठविणाऱ्याला कळणे खूप कठीण असते. मर्यादेच्या कालावधीसाठी दोन वर्षांचा कालावधी निश्चित करण्यात आला असला तरी हा मर्यादेचा कालावधी संपेपर्यंत त्याला नेहमी वाट पाहावी लागते आणि एक प्रकारची शांतता देण्यासाठी आवश्यक असलेला हा दोन वर्षांचा कालावधी बदलला जातो. शिवाय आपण सुचवलेली व्यवस्था अतिशय सोपी ठरते; अपघाताला दोन वर्षे उलटली तरी कारवाई झाली नाही, तर सर्व कारवाई विझवली जाते. परिणामी, दुसरा परिच्छेद नाहीसा होईल आणि सूत्र अधिक चांगल्या प्रकारे सादर करण्यासाठी काही शब्द जोडताना पहिल्या परिच्छेदात बदल करणे

आवश्यक असेल. आपल्याला त्याचा अर्थ कळतो, पण फ्रेंच दृष्टिकोनातून कदाचित शब्दांकनाची फेरतपासणी करण्याची गरज आहे."⁴¹

त्यांच्या मेमोमध्ये पुढे स्पष्ट करण्यात आले आहे की:

"जर एखाद्याला असे वाटत असेल की मर्यादेचा कालावधी पुरेसा आहे आणि विशेषतः निलंबनाची कारणे विचारात घेता, बर्खाच देशांच्या कायदानुसार ती अनिश्चित काळासाठी लांबविली जाऊ शकते, तर संदर्भ देणे चांगले नाही. फिर्यादीने निवडलेल्या न्यायालयाच्या कायदानुसार वरील कारणे निश्चित करणे. कदाचित विमानाच्या राष्ट्रीयत्वाचा कायदा वाहकाच्या तुलनेत निर्धारकाचा एक खात्रीशीर आणि अधिक न्याय्य घटक बनवू शकेल. मर्यादेच्या कालावधीसाठी जप्तीचा कालावधी बदलून वर नमूद केलेले तोटे अधिक मूलगामी पद्धतीने दूर केले जाऊ शकतात. यामुळे दुसरा परिच्छेद निरूपयोगी ठरेल. शिवाय, 'स्थापित' या शब्दानंतर 'जप्तीच्या शिक्षेखाली'⁴² हे वाक्य जोडले पाहिजे."

२५.२ त्यांचा आक्षेप शिपर्सने व्यक्त केलेल्या चिंतांमुळे उद्भवला होता, ज्यांना प्रत्येक अधिकारक्षेत्रातील कायद्याच्या स्थितीबद्दल कोणतीही स्पष्टता नसताना एकाधिक अधिकारक्षेत्रांच्या अधीन केले जाईल. या पार्श्वभूमीवर इटालियन शिष्टमंडळाने कलम २९ मध्ये सुधारणा करून मर्यादेच्या आधारे हस्तक्षेपापासून सूट मिळावी, अशी मागणी केली, ज्यामुळे मोठ्या प्रमाणात अनिश्चितता निर्माण झाली. त्याला उत्तर देताना फ्रान्सच्या शिष्टमंडळाने म्हटले :

41 रॉबर्ट सी लेगरेज होर्नर, अनुवादक, खाजगी वैमानिक कायद्यावर दूसरी आंतरराष्ट्रीय परिषद, ओक्टोबर ४ - १२, १९२९ वॉसो मिनिट्ट (१९७५) पी ११० वर.

42 आयबिड पान ११२-११३.

“श्री रिपर्ट (फ्रान्स) : इटालियन प्रस्तावाला माझा अजिबात विरोध नाही, परंतु अंतिम विश्लेषणात, केवळ मर्यादेचा कालावधी स्थगित करण्याच्या कारणांवर त्याचे उद्दीष्ट आहे, जे दूर व्हायला पाहिजे. त्याच वेळी हे ही निर्देशनास आणणे आवश्यक आहे की, फोरम कोर्टाचा कायदाच दोन वर्षांच्या कालावधीत न्यायालय कशाप्रकारे अभिग्रहण करेल हे ठरवेल, कारण जगातील सर्व देशांमध्ये एकाच पद्धतीने दावे आणले जात नाहीत.

एखाद्याला दोन वर्षांच्या आत कारवाई करावी लागेल; दाव्याची सुरुवात कोण ठरवणार? दावा योग्य प्रकारे सुरू झाला होता की नाही, हे फोरम कोर्टच सांगेल अस व्यक्त करणारा मजकूर आवश्यक आहे. फ्रान्समध्ये न्यायचौकशीपूर्व विचारविनिमय करण्यात येतो ; इतर देशांमध्ये दिवाणी न्यायालयात पाठविणे अपरिहार्य आहे; परंतु मुदत मर्यादेच्या कालावधीतील व्यत्यय आणण दूर केला पाहिजे असे माझे मत आहे आणि मी इटालियन प्रस्तावाला माझा पाठिंबा आहे..

श्री मोटोनो (जपान) : शब्दरचनेचा एक प्रश्न मी सांगू इच्छितो. दायित्व कारवाई म्हणजे मुदत मर्यादेच्या कालावधीत व्यत्यय आणणे.

श्री. रिपर्ट (फ्रान्स) : हा दावा सर्व देशांमध्ये जसा असायला हवा, तसा सादर केला जात नसल्यामुळेच तो कसा सादर करावा, हे फोरम कोर्ट सूचवेल."⁴³

२५.३ चर्चाविमर्शानंतर उप-अनुच्छेद (२) मध्ये फेरबदल करण्यात आले व त्याजागी खालील खंड समाविष्ट करून करार अंमलात आणण्यात आले. अशा प्रकारे, अनुच्छेद २९ त्याच्या सध्याच्या स्वरूपात खालीलप्रमाणे आहे:

"अनुच्छेद २९

१. जर दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास, विमान इष्ट स्थानी पोहोचल्याच्या तारखेपासून किंवा विमान ज्या तारखेला आले असावे किंवा ज्या तारखेला वाहन थांबली त्या तारखेपासून नुकसान भरपाईचा अधिकार संपुष्टात येईल.

२. मर्यादेचा कालावधी मोजण्याची पद्धत खटल्याच्या न्यायालयाच्या कायद्याने निश्चित केली जाईल.

२६. या टप्प्यावर आपण एका किरकोळ वस्तुस्थितीचा उल्लेख केला पाहिजे, ज्याचा आपण ज्या मुद्द्याशी संबंधित आहोत त्याच्याशी काहीही संबंध नाही, परंतु त्याचा संदर्भ देणे आवश्यक आहे. आमच्या हे लक्षात आले आहे की, भारतीय हवाई वाहतूक अधिनियम, १९३४ च्या अनुसूची १ मध्ये समाविष्ट केल्याप्रमाणे वॉर्सा कन्व्हेन्शन, १९२९ चा अनुच्छेद २९ चे उपकलम (२) ला नियम २९ मध्ये स्थान नाही . स्वातंत्र्यानंतर, संसदेने १९३४ चा अधिनियम रद्द करून हवाई वाहतूक अधिनियम लागू केला आणि पहिल्या अनुसूचीत वॉर्सा कन्व्हेन्शन, १९२९ चा समावेश केला. इथेपण नियम २९ मध्ये वॉर्सा कन्व्हेन्शनचा उप-अनुच्छेद (२) गायब आहे. तथापि, वॉर्सा कन्व्हेन्शनचा समावेश असणारी दुसरी अनुसूची, अनुच्छेद २९ (१) आणि (२) यांचा समावेश असलेल्या हेग प्रोटोकॉल, १९५५ ने सुधारित केलेली दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम

३० (१) आणि (२) मध्ये पूर्णपणे समाविष्ट आहे. किरकोळ फरक लक्षात घेतल्यानंतर यापेक्षा अधिक काही सांगण्याची आम्हाला गरज नाही.

२७. वॉर्सा कन्व्हेंशनचा वैधानिक इतिहास, आंतरराष्ट्रीय परिषदांमधील झालेल्या चर्चे सोबत एकत्रित आणल्यामुळे या मसुद्यात बदल झाला आणि तो कन्व्हेंशनच्या कलम २९ मध्ये जसा उभा राहिला तसा आकार घेतला, आणि अनुच्छेद २९ मध्ये उप -अनुच्छेद (२) लागू करण्याचा हेतू आणि उद्देश पुरेशी स्पष्ट करतो, म्हणजे कोणत्याही मुदत मर्यादेच्या कालावधीचे निलंबन वगळण्यासाठी . आहे. परिषदेत लक्षात आल्याप्रमाणे, सर्व न्यायक्षेत्रांमध्ये एकाच प्रकारे दावे आणले जात नाहीत आणि म्हणूनच दाव्याची किंवा कार्यवाहीची सुरुवात निश्चित करण्यासाठी आणि ठरवण्यासाठी ही चर्चा विशेषतः फोरम कोर्टावर सोडली जाते.

२८. कान विरुद्ध ट्रान्स वर्ल्ड एअरलाइन्स^{४४} प्रकरणात ही स्थिति न्यूयॉर्क येथील सर्वोच्च न्यायालयाच्या अपीलपीठाच्या न्यायनिर्णयात चांगल्या प्रकारे स्पष्ट केली आहे

“तसेच, प्रतिनिधींच्या चर्चेतून हेही तितकेच स्पष्ट होते की, सध्याच्या अनुच्छेद २९ च्या परिच्छेद २ नुसार फोरम कोर्टाकडे पाठविण्यात येणारा एकमेव मुद्दा म्हणजे वादीने कारवाईवर त्या विशिष्ट न्यायालयाच्या अधिकारक्षेत्राचा वापर करण्यासाठीच्या मागणीसाठी दोन वर्षांच्या कालावधीत आवश्यक त्या उपाययोजना केल्या आहेत की नाही हे निश्चित करणे. अशा तरतुदीच्या आवश्यकतेचे स्पष्ट उदाहरण म्हणजे फेडरल न्यायालयांच्या तुलनेत न्यूयॉर्क राज्य न्यायालयांमध्ये कारवाई सुरू करण्याच्या पद्धतीतील फरक. अशा प्रकारे, न्यूयॉर्कमध्ये, निवडलेल्या मंचावर अवलंबून, वॉर्सा

कन्व्हेन्शनद्वारे शासित कारवाईत वादीने एकतर प्रतिवादीवर बजावणी केली पाहिजे (सीपीएलआर ३०४) किंवा फेडरल जिल्हा न्यायालयात तक्रार दाखल केली पाहिजे (फेड रूल्स सिव्ह प्रो, नियम ३ [यूएस कोडमध्ये, टिट २८ परिशिष्टात] अनुच्छेद २९ द्वारे मर्यादित कालावधीत, म्हणजे दोन वर्षे.

"त्यानुसार, करारच कृतीची कोणतीही कारणे "निर्माण" करतो की नाही याची पर्वा न करता, हे सहजपणे स्पष्ट होते की अनुच्छेद २९ मध्ये समाविष्ट केलेली कालमर्यादा एखाद्या दाव्यासाठी पूर्ववर्ती शर्तीच्या स्वरूपात होती आणि ती प्राथमिक अवस्था किंवा इतर अक्षमतेमुळे वेळ वाढविण्याचा किंवा मर्यादित करण्याचा हेतू कधीच नव्हता. याव्यतिरिक्त, ड्राफ्ट्समनचा असा हेतू कराराच्या सर्व उद्दिष्टांपैकी एकाशी पूर्णपणे सुसंगत आहे - "आंतरराष्ट्रीय विमानचालन नियंत्रित करण्यासाठी जागतिक-व्यापी दायित्व नियमांची एकसमान संस्था" स्थापित करणे."

२९. अनुच्छेद २९ च्या उप-अनुच्छेद (२) च्या भाषेतील अनिश्चितता लक्षात घेता , भारतासाठी नियम ३० च्या उप-नियम (२) प्रमाणेच, संपूर्ण अधिकारितेच्या न्यायालयांना सदर तरतुदीच्या रचनेच्या प्रतिस्पर्ध्यांचा निवेदनांचा विचार करण्याचे आवाहन करण्यात आले. दोन्ही पक्षाकारांसाठी उपस्थित असलेल्या विद्वान वकिलांनी अनुच्छेद २९ वर निर्णय देणारे परदेशी न्यायालयांचे निर्णय आमच्यासमोर ठेवले आहेत आणि या तरतुदीचा अर्थ लावला, कमी-अधिक प्रमाणात सातत्याने असा विचार केला की देशांतर्गत मुदत मर्यादा कायद्यांचा दोन वर्षांच्या कालावधीवर कोणताही परिणाम होणार नाही. आम्ही या न्यायनिर्णयांचा विचार करण्यापूर्वी, आंतरराष्ट्रीय संधि आणि करारांचा अर्थ लावताना न्यायालयांनी इतर अधिकारितेच्या

न्यायालयांसोबत अर्थ लावण्याची एकसमानता राखण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे, हे एक सुप्रसिद्ध तत्त्व पुन्हा सांगणे महत्वाचे आहे.

३०. मॉरिस विरुद्ध के. एल. म. रॉयल डच एअरलाइन्स⁴⁵ आणि इतर अनेक निर्णयांमध्ये⁴⁶ हाऊस ऑफ लॉर्ड्सने एकसमान धोरण आणि जागतिक दृष्टिकोनाची आवश्यकता अधोरेखित केली आहे.

"८१. आदर्श जगात कराराला पक्षकार असलेल्या सर्वांनी समान अर्थ दिला पाहिजे. त्यामुळे, निर्णय विधी पुराव्याचा आणखी एक संभाव्य स्रोत प्रदान करतो. विशेषतः जे उच्च दर्जाचे आहेत अशा मुद्द्याला हाताळण्यासाठी ज्यांना बोलावले गेले आहे अशा इतर अधिकारक्षेत्रातील न्यायालयांच्या युक्तिवादांचा काळजीपूर्वक विचार करणे आवश्यक आहे.. इतर अधिकारक्षेत्रात सामान्य मान्यता मिळालेल्या अर्थउकलाला लक्षणीय वजन दिले पाहिजे. दुसरीकडे, जर निर्णय परस्परविरोधी असतील किंवा त्यांच्यात स्पष्ट सहमती नसेल तर भेदभावपूर्ण दृष्टिकोन तारतम्ययुक्त दृष्टिकोण आवश्यक आहे."

३१. असे म्हटल्यानंतर, आम्ही आता वॉर्सा कन्व्हेन्शनच्या (वॉर्सा करार) अनुच्छेद २९ ची तपासणी करणाऱ्या युनायटेड किंग्डम, युनायटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका आणि ऑस्ट्रेलियाच्या न्यायक्षेत्रातील या विषयावरील काही महत्वाच्या निर्णयांचा संदर्भ घेऊ.

युनायटेड किंग्डम

45 [२००१] ३ डब्ल्यूएलआर ३५१

46 झीचरमॅन वि. कोरियन एयर लाइन्स कं. लि., ५१६ यू. एस. २१७ (१९९६)

इआय एआय इस्त्राइल एयरलाइन्स लि. वि. व्हि. टी. वाय. टीसिंग ५२५ यू. एस. १५५ (१९९९)

३२. युनायटेड किंगडमच्या सर्वोच्च न्यायालयाने लारोचे विरुद्ध स्पिरिट ऑफ अॅडव्हेंचर्स⁴⁷ प्रकरणात निकाल दिला. जिथे त्यांनी वॉर्सा कन्व्हेन्शनच्या अनुच्छेद २९ च्या इतिहासाची तपासणी केली आणि असे मत व्यक्त केले की त्याने प्रक्रियात्मक कालमर्यादा नव्हे तर एक ठोस कालमर्यादा प्रदान केली. वॉर्सा कन्व्हेन्शन मध्ये एक कोड प्रदान करण्यात आला आहे जो देशांतर्गत कायद्याच्या अनुच्छेदासाठीच्या कोणत्याही उपायासाठी विशेष आहे. न्यायालयाने वरीलप्रमाणे तरतुदीचा इतिहास शोधला आणि शेवटी असे मत व्यक्त केले की वॉर्सा कन्व्हेन्शनने इटली प्रजासत्ताकाने सुचविलेली भूमिका स्वीकारण्याचा प्रयत्न केला. असा निर्णय देण्यात आला की,

"७०. माझ्या मते, न्यायधीशांनी अनुच्छेद २९ (२) दोन वर्षांचा कालावधी देशांतर्गत कायद्याच्या संदर्भाने निलंबित, खंडित किंवा विस्तारित करण्याची परवानगी देत नाही असे [४८] ते [५१] येथे व्यक्त केलेले मत बरोबर आहे. संबंधित दोन वर्षांच्या कालावधीची सुरुवात आणि समाप्तीच्या नेमक्या तारखांची मोजणी आणि त्या दोन वर्षांच्या कालावधीत कारवाई झाली आहे की नाही हे ठरविणे, एवढीच गोष्ट न्यायालयाच्या निर्णयासाठी शिल्लक राहते.

७१. या मुद्द्यावर आपल्या निष्कर्षपर्यंत पोहोचताना न्यायाधीशांनी वॉर्सा कन्व्हेन्शनच्या वाटाघाटी आणि चर्चेच्या कागदोपत्री पुरव्यांमद्वारे अनुच्छेद २९ च्या संदर्भात काय म्हटले आहे याचा विचार केला होता. अनुच्छेद २९ (२) चा पहिला मसुदा पुढील शब्दांत होता:

"मुदत मर्यादा कालावधी मोजण्याची पद्धत, तसेच निलंबनाची कारणे आणि मुदत मर्यादा कालावधी खंडित होण्याची कारणे अधिकारिता घेतलेल्या न्यायालयाद्वारे निश्चित केली जातील" (भर दिला).

७२. इटालियन शिष्टमंडळाने आक्षेप घेतला की इटॅलिकमधील शब्दांमुळे "वाहकाची कायदेशीर परिस्थिती खूप अनिश्चित झाली". नंतर इटालियन लोकांनी दुसरा परिच्छेद वगळण्याचा प्रस्ताव ठेवला जेणेकरून "दोन वर्षांनंतर कोणतीही कृती मरते आणि यापुढे ग्राह्य धरली जाणार नाही". त्यांचा युक्तिवाद असा होता की "मुदत मर्यादेच्या कालावधीत व्यत्यय येण्यासाठी काळाचा कालावधी देशानुसार वेगवेगळा असतो आणि शिपर, मालवाहतूकदाराला अडथळा किंवा निलंबन कधी सुरू होते हे जाणून घेणे खूप कठीण आहे". त्यांचा प्रस्ताव "अगदी सरळ आहे की : जर दुर्घटना होऊन दोन वर्षे झाली तरी कारवाई झाली नाही, तर सर्व कारवायांच समाप्त होतात." 'पुढील चर्चेनंतर इटालियन प्रस्ताव स्वीकारण्यात आला. ही चर्चा खुल्या अधिवेशनात झाली. "दायित्वाची कारवाई दोन वर्षांच्या कालावधीत जप्तीच्या वेदनेखाली चालू केली पाहिजे" हे शब्द स्वीकारण्याचा सुधारित इटालियन प्रस्ताव स्वीकारण्याचा निर्णय घेण्यात आला तेव्हा हा विषय पुन्हा समितीत उपस्थित करण्यात आल्याचे दिसते. त्या टप्प्यावर गोंधळात टाकणारे फ्रेंच योगदान "व्यत्यय आणि मर्यादेचा कालावधी एकाच वेळी ठरवला जातो. आम्ही वस्तुतः सहमत आहोत", असूनही इटालियन प्रस्ताव स्वीकारला गेला. त्यानंतर आणखी एक चर्चा झाली ज्यामुळे अखेर ज्या स्वरूपात त्यावर स्वाक्षरी करण्यात आली त्या स्वरूपात कलम २९ चा स्वीकार करण्यात आला.

७३. जरी या वाटाघाटींचे बारीक सारिक तपशीलांचे अनुसरण करणे अवघड असले तरी, माझ्या मते हे स्पष्ट आहे की वॉर्सा कन्व्हेंशनवर स्वाक्षरी करणाऱ्यांचा इटालियन प्रस्ताव स्वीकारण्याचा हेतू होता की, निश्चिततेच्या हितासाठी, दोन वर्षांचा कालावधी संपल्यानंतर, कन्व्हेंशनअंतर्गत सर्व दावे समाप्त होतील" आणि या प्रकरणाचा निर्णय घेण्यासाठी केवळ तारखा निश्चित करणे आणि दोन वर्षांच्या कालावधीत कारवाई करण्यात आली की नाही. अनुच्छेद २९ (१) मधील शब्दांचा अर्थ ते काय म्हणत आहेत आणि दोन वर्षांचा कालावधी कोणत्याही परिस्थितीत निलंबन, व्यत्यय किंवा मुदतवाढीच्या अधीन नाही, हे एक शक्तिशाली सूचक आहे.

७४. म्हणून अनुच्छेद २९ (१) चा अर्थ लावणे हे कराराचे उद्दिष्ट आणखी पुढे नेईल की ती "एक समान आंतरराष्ट्रीय संहिता असावी, जी सर्व उच्च करार करणाऱ्या पक्षांच्या न्यायालयांना त्यांच्या स्वतःच्या देशांतर्गत कायद्याच्या नियमांचा संदर्भ न घेता लागू केली जाऊ शकते": पहा सिद्ध विरुद्ध ब्रिटिश एअरवेज पीएलसी [१९९७] एसी ४३०, ४५३ सी-डी मधील लॉर्ड होप द्वारा.

७५. हा अर्थउकल या नियमाशी सुसंगत आहे की एक सामान्य तरतूद (जसे की अनुच्छेद २९ (२)) कराराच्या स्पष्ट तरतुदीशी विसंगत असलेल्या खटल्याच्या न्यायालयाच्या कार्यपद्धतीच्या नियमास वैधता देऊ शकत नाही. फिलिप्स एलजे यांनी मिलर एस.आर.एल विरुद्ध ब्रिटिश एअरवेज पीएलसी [१९९६] क्यूबी ७०२, ७०७ ई मध्ये म्हटल्याप्रमाणे: "उदाहरणार्थ, निवडलेल्या मंचाच्या प्रक्रियात्मक कायद्याने १२ महिन्यांची मर्यादा लागू केली तर मला असे वाटत नाही की यामुळे कन्व्हेंशनच्या

कलम २९ ने निर्धारित केलेल्या दोन वर्षांच्या मुदतीचा कालावधी विस्थापित होऊ शकेल.

७६. अमेरिकेच्या न्यायशास्त्राच्या बाबतीत, न्यू पेंटॅक्स ट्रान्स वर्ल्डचा निर्णय श्री. डेव्ही यांनी घेतलेला हा पहिलाच निर्णय आहे. फिशमॅन विरुद्ध डेल्टा एअर लाइन्स आयएनसी १३२ एफ ३ डी १३८ च्या नंतरच्या निर्णयात, त्याच सर्किटच्या अपील न्यायालयाने अनुच्छेद २९ (२) ने न्यायविधी कक्षा नुसार मुदत कालावधी निर्धारित करण्याची परवानगी देणारा प्रस्ताव फेटाळून लावला. या निष्कर्षपर्यंत पोहोचताना, न्यायालयाने वॉर्सा कन्व्हेंशनच्या वाटाघाटी आणि चर्चेच्या कागदोपत्री पुरव्यांमधे विचार केला होता आणि मी वरील [७३] येथे जसे केले आहे त्याप्रमाणे त्यांचा अर्थ आणि परिणाम याबद्दल समान निष्कर्षपर्यंत पोहोचले होते.. जरी न्यू पेनटॅक्स फिशमॅनमध्ये उद्धृत केलेला दिसत नाही, तरी नंतरचा निर्णय हा वरिष्ठ न्यायालयाचा निर्णय आहे.”

३३. युनायटेड किंग्डममधील इतर अनेक निर्णयांमध्येही⁴⁸ असेच मत मांडण्यात आले आहे.

युनायटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका

३४. फिशमॅन विरुद्ध डेल्टा एअर लाइन्स⁴⁹ आयएनसी अमेरिकेतील अपील न्यायालयाचे दुसरे सर्किट, यात एअर होस्टेसने एका अर्भकाला भाजल्याच्या जखमा दिल्या आहेत. स्थानिक मर्यादेचा कायदा अर्भकांसाठी मर्यादा निलंबित करतो, असा दावा करत अर्भकाने आपल्या

48 पहा सिंधू वि. ब्रिटिश एयरवेज (१९९७) २ डबल्यूएलआर २६ ; फिलिप्स वि. एयर न्यूझीलँड (२००२) इडब्ल्यूएचसी ८०० (कमर्शियल कोर्ट)

49 उपरोल्लेखित क्र. ११

आईच्या माध्यमातून २ वर्षांच्या कालावधीनंतर एअरलाइन्सवर कारवाई केली. कोर्ट ऑफ अपीलसने वॉर्सा कन्व्हेन्शनमधील तरतुदीचा इतिहास देखील शोधून काढला की:

"या प्रकरणात जिल्हा न्यायालयासह कराराच्या मसुदा इतिवृत्ताचा आढावा घेणाऱ्या जवळपास प्रत्येक न्यायालयाने अनुच्छेद २९ (२) मध्ये फोरममध्ये लागू असलेल्या मुदत मर्यादा तरतुदींचा समावेश आहे, हा युक्तिवाद फेटाळून लावला आहे. पाहा, उदा., कॅस्ट्रो वि. हिन्सन, ९५९ एफ. पूर. १६०, १६३\ (ई.डी.एन.वाय. १९९७); फिशमॅन, ९३८ एफ. पूर. २३० वर ; रॉयल इन्स कंपनी, ८३४ एफ. ६३६ वर पूर. ; कान, ४४३ एन.वाय.एस. २ डी ८७ वर. या इतिवृत्तात असे स्पष्ट झाले आहे की, कराराच्या मसुदाकारांनी फोरम कोर्टाच्या कायद्यानुसार मर्यादेचा कालावधी किती मान्य असावा यांची परवानगी देणाऱ्या प्रस्तावित तरतुदीचा विशेष विचार केला आणि नाकारला. पहा आर.सी. हॉर्नर आणि डी. लेग्रेज, खाजगी वैमानिक कायद्यावरील दुसऱ्या आंतरराष्ट्रीय परिषदेचे इतिवृत्त, ११०-१३ (१९७५); कान, ४४३ एन.वाय.एस. ०२ डी ८६-८७ वर; रॉयल इन्स कंपनी, ८३४\एफ. पूर. ६३६ वर . जिल्हा न्यायालयाने ओळखल्याप्रमाणे प्रमाणे, मुदत मर्यादा प्रस्ताव फेटाळण्याची मसुदाकारांची मुख्य चिंता ही होती की "सदस्य देशांच्या कायद्यांमधील विविध मुदत मर्यादा तरतुदींच्या अधीन राहिल्यास निर्माण होणाऱ्या अनिश्चिततेतून कराराद्वारे शासित कृती काढून टाकणे" होती. कान, ४४३ एन.वाय.एस. ०२ डी ८७ वर. तसेच अनुच्छेद २९ मध्ये अंतिमतः स्वीकारलेल्या भाषेवरील वादविवाद असे सूचित करतात की अनुच्छेद २९ च्या पोटकलम २ द्वारे फोरम न्यायालयाकडे पाठविले जाणारे एकमेव

प्रकरण म्हणजे "वादीने कारवाईवर त्या विशिष्ट न्यायालयाच्या अधिकारतेचा वापर करण्यासाठी दोन वर्षांच्या कालावधीत आवश्यक उपाययोजना केल्या आहेत की नाही हे निश्चित करणे."

३५. त्याचप्रमाणे, नारायणन विरुद्ध ब्रिटिश एअरवेज⁵⁰ मधील अमेरिकेच्या नवव्या सर्किटच्या अपील न्यायालयाने वॉर्सा कन्व्हेन्शन अंतर्गत भूमिकेवर शिक्कामोर्तब केले आणि असे आढळले की मॉन्ट्रियल कन्व्हेन्शनमध्येही याच स्थितीचा विचार केला आहे. असा निर्णय देण्यात आला की :

"वॉर्सा कन्व्हेन्शनचा मसुदा इतिहास हे देखील दर्शवितो की मसुदाकारांनी अनुच्छेद २९ ला कारवाई करण्यापासून प्रतिरोध करणारा नियम म्हणून कार्य करण्याचा हेतू ठेवला होता, जो अधिकारितेची पूर्वाश्याकता ठराविक कालावधि नंतर वाद कारण नष्ट करतो. वादाचे कारण कधी मिळाले याची पर्वा न करता." अल्बिलो-डी लियोन वि. गोंझालेस ४१० एफ.३ डी १०९०, १०९७ एन.५ (९ वे सर. २००५). मसुदाकारांनी फोरम न्यायालयाच्या कायदानुसार मर्यादेचा कालावधि किती असावा, हे मान्य करेल अशा प्रस्तावाचा विचार केला - आणि नाकारला. पहा आर. सी. हॉर्नर आणि डी. लेग्रेज, खाजगी वैमानिक कायद्यावरील दुसऱ्या आंतरराष्ट्रीय परिषदेचे इतिवृत्त, ११०-१३ (१९७५); पहा फिशमॅन १३२ एफ.३ डी येथे १४४ वर पहा (असे निरीक्षण केले आहे की "[वॉरसा] कन्व्हेन्शनच्या मसुदा इतिवृत्ताचे पुनर्विलोकन करणाऱ्या जवळजवळ प्रत्येक न्यायालयाने ... कलम २९ (२) मध्ये [अ] फोरम

[राज्य] मध्ये अन्यथा लागू असलेल्या मुदत कायदा तरतुदींचा समावेश आहे हा युक्तिवाद फेटाळून लावला आहे".

त्याऐवजी, वॉर्सा कन्व्हेंशनच्या मसुदाकरांनी इटालियन प्रतिनिधिमंडळाने मांडलेला "अतिशय सोपा" प्रस्ताव स्वीकारला: "अपघातानंतर दोन वर्षांनंतर कोणतीही कारवाई केली गेली नाही, तर सर्व कारवाया समाप्त होतील."

...

या इतिहासाच्या सुसंगत, सर्व अधिकारतेच्या न्यायालयांमध्ये प्रचलित मत असे आहे की मॉन्ट्रियल कन्व्हेंशनचा मुदत मर्यादेचा कालावधी दाव्यासाठी पूर्ववर्ती शर्त म्हणून कार्य करतो आणि म्हणूनच, समन्यायी मुदत मर्यादेच्या अधीन नाही."

३६. न्यूयॉर्कच्या सर्वोच्च न्यायालयानेही कान वि. ट्रान्स वर्ल्ड एअरलाइन्स इंक.⁵¹ या प्रकरणात याच निष्कर्षाप्रत आली. या प्रकरणात न्यायालयाला पुन्हा एकदा या तरतुदीचा इतिहास तपासण्याची संधी मिळाली. त्यात वाटाघाटी आणि चर्चेच्या कागदोपत्री पुरव्यांचा विचार न्यायालयाने केला असता असे आढळले की या तरतुदीवर चर्चा झाली आणि वादविवादांच्या आधारे असे निर्णय दिला की:

"पूर्वगामी गोष्टींच्या आधारे, हे विपुलपणे स्पष्ट आहे की, वॉर्सा कन्व्हेंशनच्या प्रतिनिधिमंडळाने स्पष्टपणे कराराद्वारे शासित असलेल्या त्या कृतींना सदस्य देशांच्या कायदांच्या विविध मुदत कायद्यांच्या तरतुदींच्या अधीन राहिल्या जाणाऱ्या अनिश्चितता काढून टाकण्याची स्पष्ट इच्छा व्यक्त केली आणि अनुच्छेद २९ मध्ये

निर्दिष्ट केलेल्या दोन वर्षांच्या मुदतीची मर्यादा दोन वर्षांच्या कालावधीत सुरू न झालेल्या कोणत्याही कृती वगळता निरपेक्ष असणे अभिप्रेत होते. शिवाय प्रतिनिधींच्या चर्चेतून हेही तितकेच स्पष्ट होते की, सध्याच्या कलम २९ च्या परिच्छेद २ द्वारे फोरम न्यायालयाकडे पाठविण्यात येणारा एकमेव विषय म्हणजे वादीने या दोन वर्षांच्या कालावधीत करवाईवर त्या विशिष्ट न्यायालयाच्या अधिकारितेचा वापर करण्यासाठी आवश्यक त्या उपाययोजना केल्या आहेत की नाही हे ठरविणे. अशा तरतुदीच्या आवश्यकतेचे एक स्पष्ट उदाहरण म्हणजे फेडरल न्यायालयांच्या तुलनेत न्यूयॉर्क राज्य न्यायालयांमध्ये कारवाई सुरू करण्याच्या पद्धतीतील फरक. अशा प्रकारे, न्यूयॉर्कमध्ये, निवडलेल्या फोरमवर अवलंबून, वॉर्सा कन्व्हेन्शनद्वारे शासित कारवाईत वादीने एकतर प्रतिवादीवर बजावणी केली पाहिजे (सीपीएलआर ३०४) किंवा फेडरल जिल्हा न्यायालयात तक्रार दाखल केली पाहिजे (फेड आर्टिकल्स सिव्ह प्रो, कलम ३ [यूएस कोडमध्ये, टिट २८, परिशिष्ट]) अनुच्छेद २९ द्वारे मर्यादित कालावधीत, म्हणजे दोन वर्षे."

ऑस्ट्रेलिया

३७ . ऑस्ट्रेलियाच्या फेडरल न्यायालयाने भाटिया वि. मलेशियन एअरलाइन सिस्टम बर्हाडने⁵² य प्रकरणात लारोचे आणि कान मधील न्यायनिर्णयांचे अनुसरण केले आणि वॉर्सा कन्व्हेन्शनच्या अनुच्छेद २९ (१) च्या अनुषंगाने स्थानिक मुदत कायदा लागू होणार नाही असे मत व्यक्त केले. परि. ३४ मध्ये असे मत व्यक्त करण्यात आले होते की :

"३४. आंतरराष्ट्रीय हवाई वाहतुकीदरम्यान प्रवाशांना झालेल्या (प्रसंगोचीत) वैयक्तिक दुखापतीसंदर्भात, स्वाक्षरी करणाऱ्यांमध्ये कायद्याची एकरूपता आणि निश्चितता हा या कराराचा उद्देश आहे. कराराने निर्माण केलेले अधिकार (ऑस्ट्रेलियातील कायद्याचा बळ देणाऱ्या) "प्रवासी" म्हणून संबोधल्या जाणाऱ्या व्यक्तींनी उपभोगलेले अधिकार आहेत. तत्सम दायित्वे "वाहक" म्हणून ओळखल्या जाणाऱ्या व्यक्तींवर लादली जातात. अनुच्छेद ३५ मधील "कृती" या शब्दाला अशी रचना दिली पाहिजे जी या दोन व्यक्तींमधील कायदेशीर संबंधांमध्ये निश्चितता प्रदान करण्याच्या उद्देशास पुढे नेते. कलम ३५ अन्वये नष्ट करण्याच्या अधीन असलेला "नुकसानभरपाईचा अधिकार" स्वाभाविकपणे एका व्यक्तीकडे असलेल्या अधिकाराचा संदर्भ म्हणून समजला जाऊ शकतो जो तत्सम दायित्व असलेल्या दुसऱ्या व्यक्तीविरुद्ध अंमलात जाऊ शकतो. हे असे आहे की "कृती" आणण्यासाठी आवश्यक उपायान मध्ये दुसऱ्या व्यक्तीच्या संदर्भात पहिल्या व्यक्तीचे संबंधित अधिकार आणि दायित्वांबद्दलचा वाद निश्चित करण्यासाठी, न्यायालयाच्या अधिकारितेचा वापर करण्यासाठी पुरेसे उपाय समाविष्ट असणे आवश्यक आहे. अशा प्रकारे, "आणणे" आणि "कृती" हे शब्द अशा प्रक्रियेचा संदर्भ म्हणून समजले पाहिजेत ज्याद्वारे दोन व्यक्तींचे वादग्रस्त हक्क आणि दायित्व न्यायालयासमोर निर्णयासाठी येतात."

३८. लोरान्स विरुद्ध एअर फ्रान्स⁵³ या प्रकरणात फ्रान्सच्या कोर डे कासेशन चा एक निर्णय आम्ही पहिला आहे ज्याने या प्रकरणाकडे वेगळं वळण घेतलं आहे. तथापि, आम्ही ज्या

निर्णयांचा संदर्भ दिला आहे त्यात फ्रेंच न्यायालयाच्या निर्णयासह सर्व दृष्टीकोनातून या मुद्द्याचा विचार केला गेला आहे आणि त्यात अवलंबलेला युक्तिवाद मान्य केला नाही. हे देखील नमूद करणे महत्त्वाचे आहे की, जोसेफ विरुद्ध सीरियन अरब एअरलाइन्स⁵⁴ आणि फ्लॅनगन विरुद्ध मॅकडोनेल डग्लस कार्पोरेशन⁵⁵ या प्रकरणात अमेरिकन न्यायालयांचे काही निर्णय आहेत, यांनीही आम्ही वर उल्लेख केलेल्या प्रकरणांमध्ये केल्याप्रमाणे अर्थउकलापर्यन्त पोहोचेपर्यंत मुद्द्यावर सविस्तर चर्चा केली गेली नाही. हे किरकोळ बदल वगळता, प्रचंड बहुसंख्य निर्णयांनी असा माहितीपूर्ण दृष्टिकोण घेतला आहे की, अनुच्छेद २९ मुदतीचा कालावधी वगळून नगरपालिकेने केलेले कायदे लावणे वगळते आणि वगळण्याचा हेतू आहे.

३९. जोपर्यन्त भारताचा संबंध आहे तोपर्यंत हवाई अधिनियम, १९७२ बाबत या न्यायालयाचा कोणताही थेट निर्णय नाही. समुद्रमार्गे भारतीय मालवाहतूक अधिनियम, १९२५ अंतर्गत या न्यायालयाचा निर्णय आम्हाला सर्वात जवळचा वाटतो, जो ईस्ट अँड वेस्ट स्टीमशिप कंपनी विरुद्ध एस. के. रामलिंगम चेट्टीयार⁵⁶ मध्ये स्पष्टीकरणासाठी आला होता जिथे या न्यायालयाने असे मत मांडले होते की "मुदतीचे नियम देशानुसार बहुतकरून बदलतात. अशाच प्रकारे मुदतीसाठी विहित केलेल्या मुदतवाढ देण्याच्या तरतुदी बदलतात. म्हणून आपण "दायीत्वातून सुटका" हा शब्द वापरण्यास हळू असले पाहिजे, असा अर्थ लावला पाहिजे ज्यामुळे वेगवेगळ्या देशांमध्ये वेगवेगळे परिणाम होतील आणि अशा प्रकारे शिपर आणि जहाजमालक दोघांसाठी ही स्थिती अनिश्चित राहील... एकदा का या खंडानतर्गत दायित्व समाप्त झाल्यानंतर त्यानंतर दायित्वाची पोच मिळण्यास वाव नसतो त्यात भर घालण्याची क्वचितच गरज आहे. .

54 ८८ एफ.आर.डी. ५३० (एस.डी.एन. वाय. १९८०)

55 ४२८ एफ. पुर. ७७० (सी. डी. काल्फ. १९७७]

56 उपरोल्लेखित क्र. ७

याशिवाय आपल्याकडे उच्च न्यायालयांचे काही निर्णय आहेत ज्यांनी अधिनियमाच्या दुसऱ्या अनुसूचीच्या नियम ३० चा अर्थ लावला आहे.

नियम ३०, द्वितीय अनुसूची बाबत आपल्या उच्च न्यायालयांचे निर्णय :

४०. देशभरातील उच्च न्यायालयांनीही अशीच भूमिका घेतली आहे की, हवाई अधिनियमांतर्गत दाव्याच्या कारवाईमधून मुदत अधिनियम, १९६३ वगळले जाईल. उच्च न्यायालयाने असा युक्तिवाद केला आहे की हवाई अधिनियम हा एक विशेष कायदा आहे आणि त्यामुळे मुदत अधिनियम १९६३ जो एक सर्वसाधारण संविधी आहे पेक्षा तो प्रबळ असेल. एअर इंडिया लि. वि. तेज शू एक्सपोर्ट्स प्रा. लि.⁵⁷, शैलेश टेक्सटाईल इंडस्ट्रीज वि. ब्रिटिश एअरवेज आणि इतर⁵⁸, इंडियन एअरलाइन्स वि. अँजेलिक इंटरनॅशनल लि.आणि इतर⁵⁹, इथोपियन एअरलाइन्स वि. फेडरल केमिकल वर्क्स लि.⁶⁰ या प्रकरणात दिल्ली उच्च न्यायालयाने आणि मेसर्स एम. आर. एफ लिमिटेड विरुद्ध सिंगापूर एअरलाइन्स⁶¹ आणि एअर इंडिया, मुंबई विमानतळ विरुद्ध आशिया टॅनिंग कंपनी⁶² या प्रकरणात मद्रास उच्च न्यायालयाने, आणि मुंबई उच्च न्यायालयाने, आमच्यासमोर आक्षेप घेतलेल्या न्यायनिर्णयात, सर्वांनी हे मत मांडले आहे.

४१. फक्त एकच निर्णय आहे ज्याने या प्रकरणात वेगळे मत मांडले आहे आणि तो म्हणजे गुजरात उच्च न्यायालयाने नॅशनल एव्हिएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड विरुद्ध जतनादेवी तेजराज जैन⁶³ प्रकरणात दिलेला निर्णय. उच्च न्यायालयाने असे कारण दिले की

अनुसूची २ च्या कलम ३० (२) मुळे न्यायालयाचा कायदा न्यायालयाने प्रकरण विचारार्थ

57 उपरोल्लेखित क्र. ८

58 २००३ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ३१८ (परि. १० ते १५ वर)

59 २०१४ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ६८२५ (परि. १६ वर)

60 २०१४ एससीसी ऑनलाइन दिल्ली ८६२ (परि. १५ वर)

61 उपरोल्लेखित क्र. १४

62 २००२ एससीसी ऑनलाइन मड ८०२ (परि. ७ वर)

63 २०११ एससीसी ऑनलाइन गुजरात ७८०१ (परि. १० वर)

घेण्याचा हक्क राखून ठेवत आहे आणि भारतात प्रकरण विचारार्थ घेणारा न्यायालयाचा कायदा म्हणजे मुदत अधिनियम, १९६३.

" १०. वरील नियमात अशी तरतूद आहे की विमान ज्या तारखेला आले किंवा थांबले पाहिजे, त्या तारखेपासून दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल. तथापि, उपनियम (२) मध्ये स्पष्टपणे तरतूद आहे की, मुदत मर्यादेची गणना प्रकरणाची माहिती असलेल्या न्यायालयाच्या कायद्या नुसार निर्धारित केलेल्या पद्धतीनुसार केलेली नाही. त्यामुळे न्यायालयाच्या कायद्याने दिलेल्या पद्धतीचा अवलंब केल्यानंतर २ वर्षांचा कालावधी मोजायचा असून, त्यानंतर २ वर्षांच्या कालावधीत कारवाई न केल्यास नुकसान भरपाईचा अधिकार संपुष्टात येईल, हे उघड झाले आहे. प्रकरण विचारार्थ घेण्याचा न्यायालयाचा कायदा म्हणजे मुदत अधिनियम, १९६३. मुदत अधिनियमाच्या भाग ३ मध्ये मुदत मर्यादेच्या कालावधीची मोजणी करण्याची तरतूद आहे, जी मुदत मर्यादेच्या मोजणीच्या पद्धतीच्या सममूल्याने म्हणता येईल. या अधिनियमाचे कलम १४ मध्ये अधिकार नसलेल्या न्यायालयातील सद्भावपूर्ण कार्यवाहीचा काळ वगळण्याची तरतूद आहे. त्यामुळे दोन वर्षांच्या मुदत मर्यादेचा कालावधी मोजताना आमच्या मते मुदत अधिनियमाचे कलम १४ लागू होईल."

४२. आम्ही नियम ३० (२) चा खरा आणि योग्य अर्थ आधीच विचारात घेतला आहे, किंवा यथास्थितीनुसार वाटाघाटी आणि चर्चेच्या कागदोपत्री पुरव्यांसह जोडलेल्या करारांचा संदर्भ देऊन, तिसऱ्या अनुसूचीचा नियम ३५ (२) असू शकतो. गुजरात उच्च न्यायालयाने नियम ३५ (२) चा अर्थ लावताना या प्रकरणाचा योग्य दृष्टिकोनातून विचार केलेला नाही.

४३.अंतिम विश्लेषणात, कराराचा कायदेविषयक इतिहास लक्षात घेता आणि एकरूपतेच्या हेतूने आणि कराराचा हेतू आणि उद्दिष्ट उपकारक होण्याकरीता कराराचे अनुच्छेद २९ चे विविध अधिकारीतेत स्वीकारलेले सुसंगत अर्थ लक्षात घेता, आमचे असे मत आहे की नियम ३० (२) दोन वर्षांचा कालावधीची गणना करण्याच्या हेतूने कालावधी वगळण्याची प्रयोज्यता शक्य करत नाही.

मुद्दा क्रमांक २

हवाई अधिनियम , १९७२, विशेषत : दुसऱ्या अनुसूची चे नियम ३० मुदत अधिनियम , १९६३ ची प्रयोज्यता स्पष्टपणे वगळते का ?

४४.१ या विषयावर श्री नवरे यांनी दुहेरी सादर निवेदन केल. दुसऱ्या अनुसूचीतील नियम ३० मध्ये मुदत अधिनियमाच्या कलम २९ च्या प्रयोज्यतेचा पुनरुच्चार करण्यात आला आहे आणि त्याचवेळी हवाई अधिनियम, १९७२ हा विशेष कायदा असल्याने, त्यात स्पष्ट अपवर्जन नसल्यामुळे, मुदत अधिनियमाच्या तरतुदी लागू होतात.

४४.२ श्री. नवरे असे सादर निवेदन करतात की, प्रथम हवाई अधिनियमात अशी कोणतीही तरतूद नाही जी मुदत अधिनियमाची प्रयोज्यता स्पष्टपणे वगळतात. या कारणास्तव, मुदत अधिनियमातील तरतुदी सार्वजनिक धोरणाचा विषय म्हणून लागू होणे आवश्यक आहे. दुसरं म्हणजे, हवाई अधिनियमाच्या नियम ३० (२) मुदत अधिनियमाच्या प्रयोज्यतेचा पुनरुच्चार करतात. लेखी निवेदनांमध्ये त्यांनी ही वस्तुस्थिती अधोरेखित केली आहे की मुदत

अधिनियमाचे कलम २९ युनायटेड किंग्डमच्या मुदत अधिनियम, १९८० च्या कलम ३९ पेक्षा खूप वेगळा आहे.

४४.३ दुसरीकडे श्रीमती रितू सिंग मान यांनी असे सादर निवेदन केले की हवाई अधिनियम, १९७२ मुदत अधिनियमाची प्रयोज्यता वगळत.

४५. मुद्दा क्रमांक १ हाताळताना आम्ही असे मत व्यक्त केले आहे की दोन वर्षांचा कालावधी संपल्यानंतर नुकसान भरपाईचा अधिकार संपुष्टात येतो आणि त्यामुळे मुदत अधिनियमाच्या तरतूदी लागू होत नाही, कारण अंमलबजावणीसाठी अधिकार अस्तित्वात राहत नाही. या संदर्भात आम्ही मुदत अधिनियमाच्या कलम ३ चा संदर्भ दिला आहे जो केवळ उपायांवर बंदी घालतो आणि हक्कावर नाही, तर जेव्हा कायदाच अधिकार संपुष्टात आणतो स्थिती खूप वेगळी असते. मात्र, श्री. नवरे यांच्या सध्याच्या युक्तिवादाचा पर्यायी युक्तिवाद म्हणून विचार करून तो हाताळण्यासाठी ताबोडतोब पुढे जाऊ.

४६. ज्या ठिकाणी विशिष्ट कायद्यात मुदतीचा कालावधी विहित करण्यात आला आहे, तेथे मुदत अधिनियमाच्या कलम २९ नुसार असा कालावधी लागू होईल जसे की मुदत अधिनियमाच्या अनुसूचीत तरतूद केली गेली आहे. परिणामी, कलम ४ ते २४ मधील तरतुदी मुदत मर्यादेच्या कालावधीच्या मोजणीसाठी लागू होतील. ही तरतूद विशेष अधिनियमाने "स्पष्टपणे वगळली" तर मुदत अधिनियम लागू होणार नाही, या उज्ज्वल अपवादाच्या अधीन आहे. मुदत अधिनियमाचे कलम २९ आवश्यक तेवढ्या प्रमाणात खालीलप्रमाणे आहे:-

"२९. बचत

(१).....

(२) जर कोणत्याही दाव्यासाठी, आपिलासाठी किंवा अर्जासाठी अनुसूचीद्वारे विहित करण्यात आलेल्याहून वेगळी अशी मुदत मर्यादा कोणत्याही विशेष किंवा स्थानिक कायद्याद्वारे आली असेल तर, अशी मुदत म्हणजे जणू काही अनुसूचिद्वारे विहित केलेला कालावधी असावा त्याप्रमाणे कलम ३ चे उपबंध लागू होतील, आणि कोणताही दावा, अपील किंवा अर्ज यांकरीता कोणत्याही विशेष किंवा स्थानिक कायद्याने विहित केलेली मुदत मर्यादा निश्चित करण्याच्या प्रयोजनार्थ, ४ ते २४ (दोन्ही धरून) या कलमामध्ये अंतर्भूत असलेली उपबंध ज्या बाबतीत आणि जितक्या मर्यादेपर्यंत अशा विशेष किंवा स्थानिक कायद्याद्वारे वगळण्यात आलेली नाहीत त्याच बाबतीत व तितक्याच मर्यादेपर्यंत लागू होतील.

४७. व्यक्त अपवर्जनाची वैधानिक आवश्यकता या न्यायालयाने अनेक निर्णयांमध्ये⁶⁴ विचारात घेतली आहे. व्यक्त सक्षमीकरण हे पांडित्यदर्शक पद्धतीने समजले जाऊ शकत नाही. कायद्यातील तरतुदींमधून व्यक्त सक्षमीकरण गोळा करायचे आहे. शनमुगम विरुद्ध नोंदणी आयुक्त⁶⁵ या प्रकरणात प्रिव्ही कौन्सिलने असे मत व्यक्त केले आहे की:

“अर्थउकल अध्यादेशाला लागू करण्यासाठी आवश्यक असलेली 'स्पष्ट तरतूद' या अधिनियमात नाही, असा युक्तिवाद केला आहे. मा. न्यायमूर्ती महोदय यांच्याशी संमत नाहीत. "स्पष्ट तरतूद" या शब्दांच्या अर्थावर वकिलांनी मेरेडिथच्या च्या प्रकरणात

64 नीडले इंडस्ट्रीज (इंडिया) ली. आणि अन्य १ वि. नीडले इंडस्ट्रीज नेवे (इंडिया) होल्डिंग ली. आणि इतर (१९८१) ३ एससीसी ३३३

65 [१९६२] २ ऑल इ. पी. ६०९

विसंबून राहिल्या आणि सांगितले की ती तरतूद असावी, ज्याची प्रयोज्यता अनुमानाने उद्भवली नाही. प्रलंबित कार्यवाहीचा कोणताही संदर्भ देण्यात आलेला नसल्याने कोणतीही "स्पष्ट तरतूद" नसल्याचा युक्तिवाद त्यांनी केला. "स्पष्ट तरतूद" ही तरतूद आहे, ज्याची प्रयोज्यता अनुमानाने उद्भवत नाही, असे म्हणणे योग्य आहे, असे मा. न्यायमूर्ती महोदयांचे मत आहे. तथापि, सध्याच्या प्रकरणात चर्चेत असलेल्या तरतुदीची प्रयोज्यता अनुमानाने उद्भवत नाही, ती थेट वापरलेल्या भाषेतून उद्भवते. वापरली जाणारी भाषा व्यापक आणि सर्वसमावेशक आहे आणि लगेच चर्चेत असलेल्या भाषेव्यतिरिक्त इतर अनेक मुद्द्यांचा समावेश आहे, या वस्तुस्थितीमुळे तिची प्रयोज्यता केवळ अनुमानाने होऊ शकते, असे म्हणता येणार नाही. एखाद्या गोष्टीच्या संदर्भात "व्यक्त तरतूद" असणे हे आवश्यक नाही आहे की त्या गोष्टीचा विशेष उल्लेख केला पाहिजे; भाषा कितीही व्यापक असली तरी ती थेट वापरलेल्या भाषेतून उद्भवते आणि त्यातून अनुमान घेऊन नाही तोपर्यंत ती थेट भाषेने व्यापलेली असते हे पुरेसे आहे. हा युक्तिवाद अपयशी ठरतो."

४८. हुकुमदेव नारायण यादव विरुद्ध ललित नारायण मिश्रा⁶⁶ या प्रकरणात न्यायालयाने पुढीलप्रमाणे निर्णय दिला :-

"१७.मुदत अधिनियमाच्या अनुसूचीत निवडणूक याचिकांसाठी मुदत मर्यादेचा कालावधी निश्चित करण्यात आलेला नाही असे गृहीत धरले तरी जे अधिनियमांचे कलम ८१ खाली ठरवून दिलेल्या मर्यादेपेक्षा वेगळे आहे, कलम २९ (२) लागू होईल

आणि निवडणूक याचिकेच्या बाबतीत या कलमातील तरतुदी स्पष्टपणे वगळल्या आहेत की नाही हे आपल्याला ठरवावे लागेल. आमच्यासमोर असा युक्तिवाद केला जातो की, "स्पष्टपणे वगळलेले" या शब्दांचा अर्थ असा आहे की विशेष किंवा स्थानिक कायद्यात मुदत अधिनियमाच्या विशिष्ट तरतुदींचा स्पष्ट संदर्भ असणे आवश्यक आहे ज्याचे कार्य वगळावयाचे आहे. नेहमीप्रमाणे शब्दकोशात दिलेल्या अर्थाचा आधार घेण्यात आला आहे, परंतु विशेष कायद्याची योजना, म्हणजे या प्रकरणात अधिनियम आणि त्यात देण्यात आलेल्या उपाययोजनांचे स्वरूप विधानमंडळाला ती स्वतःच एक संपूर्ण संहिता असावी जी केवळ त्याद्वारे प्रदान केलेल्या अनेक बाबींचे नियमन करेल अभिप्रेत आहे का, हे पाहावे लागेल.. जर संबंधित तरतुदींचे परीक्षण केल्यावर असे स्पष्ट झाले की, मुदत अधिनियमातील तरतुदी आवश्यकपणे वगळण्यात आल्या आहेत, तर कायद्यातील तरतुदींना पूरक म्हणून त्यामध्ये देण्यात आलेले लाभ मदत म्हणून म्हणटले जाऊ शकत नाहीत. आमच्या मते, अगदी अशा प्रकरणातही जिथे विशेष कायद्यात मुदत अधिनियमाच्या कलम ४ ते २४ मधील तरतुदी स्पष्ट संदर्भाने वगळल्या जात नाहीत, तरीही त्या तरतुदींचे स्वरूप किंवा विशेष कायद्याच्या विषयाचे व योजनेचे स्वरूप त्यांच्या कार्याला वगळते की नाही हे तपासून पाहणे न्यायालयाला खुले असेल.

४९. हुकुमदेव⁶⁷ (प्रकरणा) मध्ये नमूद केलेल्या तत्वाचे अनुसरण करून, आता आपण हवाई अधिनियम, १९७२, च्या प्रचलित तरतुदी, त्यातील अनुसूची आणि विशेषतः नियम ३०

तपासून पाहू की, जर या तरतुदींचा प्रभाव मुदत अधिनियमाची प्रयोज्यता स्पष्टपणे वगळण्यावर होतो.

हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२

५०. हवाई वाहतूक अधिनियम, १९७२ हा हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतूक नेण्याशी संबंधित काही अनुच्छेदाच्या एकत्रीकरणासाठी विविध आंतरराष्ट्रीय करारांना लागू करणारा अधिनियम आहे. अधिनियमाच्या प्रस्तावनेत खालीलप्रमाणे म्हटले आहे:

“ १२ ऑक्टोबर, १९२९ रोजी वॉर्सा येथे स्वाक्षरी केलेल्या हवाई मार्गाने आंतरराष्ट्रीय वाहतूक नेण्यासंबंधी काही नियमांचे एकीकरण करण्यासाठी आणि हेग प्रोटोकॉलद्वारे २८ सप्टेंबर १९५५ रोजी सुधारित केलेल्या या कराराला लागू करणारा अधिनियम, (आणि २८ मे, १९९९ रोजी स्वाक्षरी केलेल्या मॉन्ट्रिअल करारावर आणि त्यासाठी तरतूद करण्यासाठी) उपरोक्त करारामध्ये अंतर्भूत असलेले नियम त्याच्या मूळ आणि सुधारित स्वरूपात, (अपवाद, रुपांतरे आणि फेरबदलांच्या अधीन) हवाई मार्गाने गैर-आंतरराष्ट्रीय वाहतूक आणि त्याच्याशी संबंधित बाबींसाठी लागू करणे.

५१. अधिनियमात अंतर्भूत केलेले आंतरराष्ट्रीय करार आहेत (१) वॉर्सा करार, १९२९: (२) वॉर्सा करार १९२९, २८.०९.१९५५ रोजी हेग प्रोटोकॉलद्वारे सुधारित केले गेले आणि (३) मॉन्ट्रिअल करार, १९९९. अधिनियमाच्या कलम ३ मध्ये वॉर्सा कराराचा अधिनियमात प्रथम अनुसूची म्हणून समावेश केला आहे आणि विशेषतः त्याला भारतातील कायद्याचा दर्जा प्रदान केला आहे. कलम ४ हेग प्रोटोकॉल समाविष्ट करते आणि दुसऱ्या अनुसूचीमध्ये त्याची तरतूद

करते. कलम ४ ए, अधिनियमाची तिसरी अनुसूची प्रदान करते आणि विशेषतः या तरतुदींना कायद्याची स्थिती प्रदान करते.

५२. हेग प्रोटोकॉलद्वारे सुधारित केलेला वॉर्सा करार हा आंतरराष्ट्रीय वाहतुकीद्वारे हवाई मार्गाने वाहतूक करण्यासंबंधीच्या सर्व प्रश्नांसाठी एक संपूर्ण संहिता आहे. नियम (१) मध्ये असे आहे की हे प्रोटोकॉल “व्यक्तीच्या सर्व आंतरराष्ट्रीय वाहतूक, बक्षिसासाठी केलेले सामान किंवा कार्गो” ला लागू असेल ” . नियम २ मध्ये असे आहे की हे करार राज्याद्वारे किंवा कायदेशीररित्या स्थापन केलेल्या सार्वजनिक संस्थांद्वारे केलेल्या वाहतुकीला लागू होईल. कराराचा अध्याय II ला (नियम ३ ते १६) “वाहतुकीची कागदपत्रे” असे शीर्षक आहे. नियम ३ हा कागदपत्रांशी संबंधित आहे की प्रवाशांची वाहतूक पोचवणी केली पाहिजे. नियम ४ सामान तपासण्यासाठी एक यंत्रणा विहित करतो. नियम ५ ते ११ कार्गो वाहतुकीच्या प्रकरणांमध्ये, हवाई वाहतुकीच्या कराराच्या कागदपत्रांशी संबंधित आहेत. नियम १२, मालप्रेषकाचा, वाहतुकीस प्रतिकूल नसलेल्या पद्धतीने मालाची विल्हेवाट लावण्याच्या अधिकाराशी संबंधित आहे. नियम १३(३) मध्ये असे आहे की जेथे वस्तूंचे नुकसान होते तेथे मालप्रेषिताला ‘वाहतूक करारातून निघणारे’ अधिकार लागू करण्याचा अधिकार असेल. नियम १४ मध्ये नियम १२ आणि १३ चे पालन न केल्याच्या परिणामांची तरतूद आहे.

५३. आम्ही सध्या ज्या प्रकरणाशी संबंधित आहोत तो अध्याय III आहे, ज्याचे शीर्षक आहे ‘वाहकांचे दायित्व.’ नियम १७ मध्ये विमानात असताना एखाद्या प्रवाशाचा मृत्यू किंवा जखमी झाल्यास किंवा इतर दुखापती झाल्यास, नुकसानीसाठी वाहकाच्या दायित्वाची तरतूद आहे. नियम १८ मध्ये कार्गोचा नाश, तोटा, नुकसान इ. च्या प्रसंगी वाहकाच्या दायित्वाची

कल्पना केली आहे. त्याचप्रमाणे, नियम १९ प्रवासी, सामान किंवा कार्गोची वाहतूक करण्यास विलंब झाल्यास, वाहकाच्या दायित्वाशी संबंधित आहे. नियम २० मध्ये जर वाहकाने हे सिद्ध केले की त्याने विलंब किंवा नुकसान नाकारण्यासाठी सर्व आवश्यक उपाययोजना केल्या आहेत तर त्याला न्याय्य सूट देण्याची तरतूद आहे. नियम २१ ही अजून एक न्याय्य तरतूद आहे जी योगदानात्मक निष्काळजीपणाच्या प्रकरणांमध्ये वाहकाला संरक्षण देते. नियम २२ वाहकाचे किमान दायित्व निर्दिष्ट करतो जो नियम २२ मध्ये प्रदान केलेल्या मुदतीपेक्षा कमी आहे.

५४. नियम २४ असे नमूद करतो की नुकसानीची कोणतीही कृती “ केवळ या नियमांमध्ये नमूद केलेल्या आणि मुदतीच्या अधीन केली जाऊ शकते ”. नियम २५ हा वाहकाच्या विचित्र दायित्वाशी संबंधित आहे. नियम २६ मध्ये अशी तरतूद आहे की वाहकाच्या नोकर/एजन्टने त्याच्या रोजगाराच्या कक्षेत काम केल्याचे सिद्ध केल्यास त्याला दायित्वातून सूट दिली जाईल. नियम २७(१) निर्दिष्ट करतो की सामान किंवा पावती हि त्याच्या चांगल्या स्थितीचा प्रथमदर्शनी पुरावा आहे. नियम २७(२) मध्ये अशी तरतूद आहे की, जेथे मालाचे नुकसान झाले आहे, तेथे सामान मिळाल्याच्या तारखेपासून ७ दिवसांच्या आत आणि कार्गो मिळाल्याच्या तारखेपासून १४ दिवसांच्या आत तक्रार करणे आवश्यक आहे. नियम २७(३) मध्ये अशी तरतूद आहे की तक्रार लेखी केली जाईल. नियम २७(४) पुढे तरतूद करतो की निर्दिष्ट कालावधीत कोणतीही तक्रार न केल्यास, फसवणुकीच्या प्रकारणांशिवाय वाहकाविरुद्ध कोणतीही कारवाई केली जाणार नाही. नियम २८ मध्ये असे नमूद केले आहे की मृत व्यक्तीचे कायदेशीर प्रतिनिधी नुकसान भरपाईसाठी कारवाई करू शकतात. नियम २९ हे अधिकारक्षेत्राचे कलम आहे आणि त्यात अशी तरतूद आहे कि कारवाई, राज्य पक्षांपैकी एकाच्या प्रदेशात, एकतर

वाहकाच्या अधिवासाच्या न्यायालयासमोर किंवा त्याच्या व्यवसायाच्या मुख्य ठिकाणासमोर किंवा जिथे त्याचे व्यवसायाचे ठिकाण आहे , ज्याद्वारे करार केला गेला आहे किंवा गंतव्यस्थानी न्यायालयासमोर, केली जाऊ शकते. नियम २९ (२) असे नमूद करतो की ‘ प्रक्रियेचे प्रश्न हे प्रकरण जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे नियंत्रित केले जातील.’

५५. नियम ३०, जो प्रकरणाचा आधार आहे, तो संपूर्णपणे उद्धृत केला जाऊ शकतो:

“३०. (१) गंतव्यस्थानावर पोहोचल्याचा तारखेपासून किंवा विमान ज्या तारखेला पोहोचले असेल त्या तारखेपासून किंवा ज्या तारखेपासून विमान पोहोचले असेल त्या तारखेपासून किंवा वाहतूक थांबली असेल त्या तारखेपासून, दोन वर्षांच्या आत कारवाई न केल्यास नुकसानीचा अधिकार संपुष्टात येईल.

(२) मुदतीच्या कालावधीची गणना करण्याची पद्धत प्रकरण जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निर्धारित केली जाईल.

५६. अध्याय IV आणि V हे प्रकरणाशी फारसे सुसंगत नाहीत असे म्हणणे पुरेसे आहे.

त्या यंत्रसामग्रीच्या तरतुदी आहेत ज्या नियम ३० च्या व्याख्येवर परिणाम करत नाहीत.

५७. मुदतीच्या नियम ३०(१) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीची गणना करण्याच्या संदर्भात कराराने निश्चितपणे दोन चल समाविष्ट केले आहेत. पहिली घटना वेळेशी संबंधित आहे, जो दोन वर्षांचा निश्चित कालावधी आहे. दुसरी घटना क्रियेच्या करण्याच्या प्रारंभाशी संबंधित आहे जी तीन घटनांपैकी कोणतीही म्हणून निर्दिष्ट केली गेली आहे. (१) गंतव्यस्थानावर आगमन; किंवा (२) ज्या तारखेला विमान आले पाहिजे; किंवा (३) ज्या तारखेला वाहतूक थांबली. आता, नुकसानभरपाईची कारवाई कोणत्या तारखेला सुरु केली जाते हि एकमेव घटना

शिल्लक आहे कारण हे प्रकरण जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्यावर अवलंबून असेल. नियम ३०(२) विशेषतः तरतुद करते कि कालावधीची गणना करण्याची पद्धत प्रकरण जप्त केलेल्या न्यायालयाच्या कायद्याद्वारे निर्धारित केली जाईल” या कालावधीत कारवाई केल्यास, अधिकाराची अंमलबजावणी करण्यासाठी २ वर्षांचा कालावधी संपुष्टात येईल या कारणास्तव हे आवश्यक आहे.

५८. आम्ही हे देखील लक्षात ठेवू शकतो की ‘ न्यायालयाने प्रकरण जप्त केलेला कायदा ’ या शब्दांच्या अर्थावर परिणाम केल्याने एक विसंगत परिस्थिती निर्माण होईल, जिथे प्रत्येक देशाचा कायदा करारात समाविष्ट केला जाईल, ज्यामुळे आंतरराष्ट्रीय कराराचा उद्देश पराभूत होईल, जो हवाई मार्गाने वाहतूक करण्यासाठी लागू असलेल्या कायद्यांमध्ये जगभरात एकसमानता आणण्यासाठी आहे.

५९. त्यामुळे उपनियम (२) चा, केवळ उपनियम (१) मधील मजकूर लक्षात घेऊनच नव्हे तर कराराचा उद्देश आणि उद्दिष्टे लक्षात घेऊन सुसंवादीपणे अर्थ लावला जाणे आवश्यक आहे, ज्याद्वारे आंतरराष्ट्रीय वाहतूक संबंधित नियमांचे एकत्रीकरण घडवून आणणे आहे. अनुच्छेद ३५(२) मागचा हेतू, देशाच्या कायद्यानुसार, ज्या तारखेला दावा (किंवा कारवाई) सुरु झाला आणि ज्या तारखेला मुदत कालबाह्य होईल ती तारीख निश्चित करायची होती. फ्रेंच शिष्टमंडळाने दिलेल्या उदाहरणावरून ही स्थिती स्पष्ट होते कारण ती पूर्व चाचणी परिषदांसारख्या तरतुदींना सामावून घेण्यासाठी होती. वर म्हटल्याप्रमाणे, भारतात, विधिमंडळाने अनिर्वाय चाचणी पूर्व मध्यस्थीची कल्पना केल्यास, अशी स्थिती निर्माण होऊ शकते. या परिस्थितीला सामावून घेण्यासाठी कायदे कर्त्यांनी देशांतर्गत कायदा चालवण्यासाठी काही जागा सोडल्या आहेत.

६०. प्रकरणाचा तपशीलवार विचार केल्यावर, आम्ही असे मत व्यक्त करतो की हवाई वाहतूक अधिनियम १९७२ चा नियम ३०, मुदत अधिनियम, १९६३ ची लागूता स्पष्टपणे वगळतो. मुद्दा क्र. २ नुसार उत्तर दिले आहे.

६१. वर नमूद केलेल्या कारणांमुळे, रिट याचिका क्र. ६६४७/२०१४ मध्ये मुंबई उच्च न्यायालयाने दिलेल्या न्यायनिर्णयातून उद्भवलेले, एसएलपी क्र. १६७६७/२०१८, मधून उद्भवलेले अपील परिणामतः फेटाळण्यात आले. पक्षकारांनी आपापला खर्च उचलावा.

६२. श्री. विनय नवरे यांनी दिलेली बहुमोल मदत, श्री प्रवर्तक पाठक, अधिवक्ता, सुश्री ग्वेन कार्तिक, अधिवक्ता आणि कु. आभा आर. शर्मा यांनी सहाय्य केले. अपीलकर्त्यासाठी एओआर आणि उत्तरवादीसाठी सुश्री रितू सिंग मान, श्री. धीरज के. गर्ग, अधिवक्ता आणि श्री. राजन के. चौरसिया, एओआर, यांनी सहाय्य केले, हे आम्ही रेकॉर्डवर ठेवतो.

अपील फेटाळले.

X-x-x-x-x-x

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाचा मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/तिच्या मातृभाषेत त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरता वापर करता येणार नाही. तसेच इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणीकरिता वैद्य मानला जाईल.

X-X-X-X-X-X