NATIONAL ASSEMBLY SECRETARIAT

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON DEFENCE ON "THE CARRIAGE BY AIR (AMENDMENT) BILL, 2025"

I, Chairman of the Standing Committee on Defence, have the honor to present this report on the Bill to amend the Carriage by Air Act, 2012 (IV of 2012) [The Carriage by Air (Amendment) Bill, 2025] (Government Bill), referred to the Committee on 8th August, 2025.

2. The Committee comprises the following:-

(1)	**Mr. Fateh Ullah Khan**	**Chairman**
(2)	Mr. Ibrar Ahmad	Member
(3)	Chaudhry Farrukh Altaf	Member
(4)	Mr. Danyal Ahmed	Member
(5)	Ms. Saba Sadiq	Member
(6)	Mr. Isphanyar M Bhandara	Member
(7)	Mr. Ali Jan Mazari	Member
(8)	Makhdoom Jamil Uz Zaman	Member
(9)	Dr. Sharmila Faruqui	Member
(10)	Mr. Rameh Lal	Member
(11)	Mr. Sadiq Iftikhar	Member
(12)	Mr. Sanjay Perwani	Member
(13)	Mr. Gul Asghar Khan	Member
(14)	Mr. Muhammad Ijaz-ul-Haq	Member
(15)	Mr. Pullain	Member
(16)	Arbab Amir Ayub	Member
(17)	Mr. Muhammad Aslam Ghumman	Member
(18)	Mr. Muhammad Miqdad Ali Khan	Member
(19)	Mr. Ghulam Muhammad	Member
(20)	Mr. Mehmood Khan Achakzai	Member
(21)	Khawaja Muhammad Asif, Minister for Defence	Ex-Officio Member

3. The Committee considered the Bill; as introduced in the National Assembly, placed at **Annexure A,** in its meetings held on November 1st and December 24th, 2025, and proposed the following amendments therein:-

(1) **Clause-2**

In clause 2, in the proposed clause (c), after the expression "any other court of competent jurisdiction", appearing at the end, the expression "as notified by the Federal Government", shall be inserted.

(2) **Clause-5**

In clause 5, in sub-clause (3),

(a) after the expression "the Federal Government may,", the expression "once in every three years", shall be inserted; and

(b) for the word "revise", the word "enhance", shall be substituted.

(3) **Clause-8**

In clause 8, sub-clause (c), in the proposed rule 28,

(a) in sub-rule (1), after the expression "the carrier shall", the expression ", within thirty days from the date of submission of succession certificate,", shall be inserted; and

Contd...P/2

(b) in sub-rule (2),

(i) for the expression "injury of", the expression "injury to", shall substituted;

(ii) after the expression "in accordance with the", the expression "annual", shall be inserted; and

(iii) after the word "who", the words "is or", shall be inserted.

(4) **Clause-9**

In clause 9, in sub-clause (d), in the proposed rule 27,

(a) in sub-rule (1), after the expression "the carrier shall", the expression ", within thirty days from the date of submission of succession certificate,", shall be inserted; and

(b) in sub-rule (2),

(i) after the expression "in accordance with the", the expression "annual", shall be inserted; and

(ii) after the word "who", the words "is or", shall be inserted.

4. The Committee recommended that the Bill, as reported by the Standing Committee, placed at **Annexure-B**, may be passed by the National Assembly.

sd/-
(FATEH ULLAH KHAN)
Chairman

sd/-
(SAEED AHMAD MAITLA)
Acting Secretary
Islamabad, the 23rd January, 2026

[AS INTRODUCED IN THE NATIONAL ASSEMBLY]

Annexure – A

A

BILL

to amend the Carriage by Air Act, 2012

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

It is hereby enacted as follows:-

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

(2) It shall come into force at once.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5B. Amendment of a Schedule.— (1) If, at any time, the Federal Government has agreed to a revision of any Carriage by Air Conventions, the Federal Government may, by

notification in the official Gazette, make such amendments in a Schedule as it may consider appropriate to give effect to the revision of the Convention.

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

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

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

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

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

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

(b) in rule 22:

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

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

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

(c) for rule 28, the following shall be substituted:

"28. **Advance payments.**— (1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall make full advance payment under rule 21 to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

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

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

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

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

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

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

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party."

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

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

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

"**27. Advance payments.**—(1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall make full advance payment under rule 21 to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) rule 7 shall be omitted.

STATEMENT OF OBJECTS AND REASONS

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

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1.	Article 21	Rule 21: In case of death	100,000	128,821	151,880
2.	Article 22, paragraph 1	Rule 22(1): damage/ delay of passaenger	4,150	5,346	6303
3.	Article 22, paragraph 2	Rule 22(2): damage/ delay of baggage	1,000	1,288	1519
4.	Article 22, paragraph 3	Rule 22(3): damage/ delay of cargo	17 (per kg)	22 (per kg)	26 (per kg)

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

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

MINISTER FOR DEFENCE

Annexure B

[AS REPORTED BY THE STANDING COMMITTEE]

A

BILL

to amend the Carriage by Air Act, 2012

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

It is hereby enacted as follows:-

1. **Short title and commencement.**— (1) This Act may be called the Carriage by Air (Amendment) Act, 2026.

(2) It shall come into force at once.

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

"(c) "Court" means the Consumer Court established under any law or, in the absence of the Consumer Court, any other court of competent jurisdiction as notified by the Federal Government; and".

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

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

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

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

"(3) The Federal Government may, once in every three years by notification in the official Gazette, amend the Fifth Schedule and enhance the limit of liability for carriage by air, not being international carriage by air, based on average official inflation rate of the intervening period."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) in rule 22:

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

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

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

(c) for rule 28, the following shall be substituted:

"**28. Advance payments.**— (1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall, within thirty days from the date of submission of succession certificate, make full advance payment under rule 21 to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

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

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

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

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

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

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

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party."

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

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

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

"**27. Advance payments.**— (1) In case of aircraft accident resulting in death of a passenger, the carrier shall**, within thirty days from the date of submission of succession certificate,** make full advance payment under rule 21 to a natural person or persons who is or are entitled to claim compensation.

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) rule 7 shall be omitted.

STATEMENT OF OBJECTS AND REASONS

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

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1.	Article 21	Rule 21: In case of death	100,000	128,821	151,880
2.	Article 22, paragraph 1	Rule 22(1): damage/ delay of passaenger	4,150	5,346	6303
3.	Article 22, paragraph 2	Rule 22(2): damage/ delay of baggage	1,000	1,288	1519
4.	Article 22, paragraph 3	Rule 22(3): damage/ delay of cargo	17 (per kg)	22 (per kg)	26 (per kg)

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

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

MINISTER FOR DEFENCE

قومی اسمبلی سیکرٹریٹ

"بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز (ترمیمی) بل، ۲۰۲۵ء" پر قائمہ کمیٹی برائے دفاع کی رپورٹ۔

میں، چیئرمین قائمہ کمیٹی برائے دفاع ۸/اگست، ۲۰۲۵ء کو قائمہ کمیٹی کے سپرد کردہ بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ، ۲۰۱۲ء (نمبر ۴ بابت ۲۰۱۲ء) میں ترمیم کرنے کے بل [بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز (ترمیمی) بل، ۲۰۲۵ء] (سرکاری بل) پر رپورٹ ہذا پیش کرنے کا شرف حاصل کرتا ہوں۔

۲۔ کمیٹی حسب ذیل اراکین پر مشتمل ہے:۔

۱۔	**جناب فتح اللہ خان**	**چیئرمین**
۲۔	جناب ابرار احمد	رکن
۳۔	چوہدری فرخ الطاف	رکن
۴۔	جناب دانیال احمد	رکن
۵۔	محترمہ صبا صادق	رکن
۶۔	جناب اسفند یار ایم بھنڈارا	رکن
۷۔	جناب علی جان مزاری	رکن
۸۔	مخدوم جمیل الزمان	رکن
۹۔	ڈاکٹر شرمیلا فاروقی	رکن
۱۰۔	جناب رمیش لال	رکن
۱۱۔	جناب صادق افتخار	رکن
۱۲۔	جناب بنجے پروانی	رکن
۱۳۔	جناب گل اصغر خان	رکن
۱۴۔	جناب محمد اعجاز الحق	رکن
۱۵۔	جناب پلیین	رکن
۱۶۔	ارباب عامر ایوب	رکن
۱۷۔	جناب محمد اسلم گھمن	رکن
۱۸۔	جناب محمد مقداد علی خان	رکن
۱۹۔	جناب غلام محمد	رکن
۲۰۔	جناب محمود خان اچکزئی	رکن
۲۱۔	خواجہ محمد آصف وزیر برائے دفاع	رکن بلحاظ عہدہ

۳۔ کمیٹی نے یکم نومبر اور ۲۴ دسمبر، ۲۰۲۵ء کو منعقدہ اپنے اجلاسوں میں منسلکہ۔الف کے طور پر قومی اسمبلی میں پیش کردہ بل پر غور کیا اور حسب ذیل ترامیم تجویز کیں:۔

(۱) شق۔۲

شق ۲ میں، مجوزہ شق (ج) میں، آخر میں واقع الفاظ "کسی دیگر مجاز عدالت" کے بعد، الفاظ "جیسا کہ وفاقی حکومت کی جانب سے مشتہر کردہ" شامل کر دی جائے گی۔

(۲) شق۔۵

شق ۵ میں، ذیلی شق (۳) میں،

(الف) عبارت "وفاقی حکومت کر سکتی ہے،" کے بعد، عبارت "ہر تین سال بعد ایک مرتبہ" شامل کر دی جائے گی؛ نیز

(ب) لفظ ''نظرثانی'' کو لفظ ''اضافہ'' سے تبدیل کر دیا جائے گا۔

(۳) شق۔۸

شق۸ میں، ذیلی شق (ج) میں، مجوزہ قاعدہ ۲۸ میں،

(الف) ذیلی قاعدہ (۱) میں، عبارت ''بار بردار کرے گا'' کے بعد، عبارت ''جانشینی سرٹیفکیٹ جمع کرانے کی تاریخ سے تیس یوم کے اندر،'' شامل کر دی جائے گی؛ نیز

(ب) ذیلی قاعدہ (۲) میں،

(اول) الفاظ ''سے زخمی'' کو الفاظ ''کو زخمی'' سے تبدیل کر دیا جائے گا؛

(دوم) الفاظ ''کی مطابقت میں'' کے بعد، لفظ ''سالانہ'' شامل کر دی جائے گی؛ نیز

(سوم) لفظ ''جو'' کے بعد، الفاظ ''ہے یا'' شامل کر دیئے جائے گے۔

(۴) شق۔۹

شق۹ میں، ذیلی شق (د) میں، مجوزہ قاعدہ ۲۷ میں،

(الف) ذیلی قاعدہ (۱) میں، عبارت ''بار بردار کرے گا'' کے بعد، عبارت ''جانشینی سرٹیفکیٹ جمع کرانے کی تاریخ سے تیس یوم کے اندر،'' شامل کر دی جائے گی؛ نیز

(ب) ذیلی قاعدہ (۲) میں،

(اول) الفاظ ''کی مطابقت میں'' کے بعد، لفظ ''سالانہ'' شامل کر دی جائے گی؛ نیز

(دوم) لفظ ''جو'' کے بعد، الفاظ ''ہے یا'' شامل کر دیئے جائے گے۔

۴۔ کمیٹی نے سفارش کی کہ قومی اسمبلی منسلکہ۔ب کے طور پر موجود قائمہ کمیٹی کا رپورٹ کردہ بل منظور کرے۔

دستخط/۔

(سعید احمد بیتلا)

قائم مقام سیکرٹری

دستخط/۔

(فتح اللہ خان)

چیئرمین

اسلام آباد، ۲۳ جنوری، ۲۰۲۶ء

منسلکہ۔ الف

[قومی اسمبلی میں پیش کردہ صورت میں]

ریلوے کی منتقلی کے فرمان، ۱۹۶۲ء میں مزید ترمیم کرنے کا بل

ہرگاہ کہ یہ قرین مصلحت ہے کہ ریلوے کی منتقلی کے فرمان، ۱۹۶۲ء (فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء) میں، ایسے طریقہ کار میں اور بعد ازاں ظاہر ہونے والی اغراض کے لیے مزید ترمیم کی جائے؛

بذریعہ ہذا حسب ذیل قانون وضع کیا گیا ہے:۔

۱۔ **مختصر عنوان اور آغاز نفاذ:۔** (۱) اس بل کو ریلوے کی منتقلی کے (ترمیمی) بل، ۲۰۲۵ء کے نام سے موسوم کیا جائے گا۔

(۲) یہ فی الفور نافذ العمل ہوگا۔

۲۔ **صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ا کی ترمیم:۔** ریلوے کی منتقلی کے فرمان، ۱۹۶۲ء، (صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲)، جس کا بعد ازاں ''مذکورہ فرمان'' کے طور پر حوالہ دیا جائے گا، کے آرٹیکل ا، کی شق (ا) میں، الفاظ ''کی منتقلی'' کو حذف کر دیا جائے گا۔

۳۔ **صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۲ کی ترمیم:۔** مذکورہ فرمان کے آرٹیکل ۲ میں،۔

(الف) شق (الف) میں، وقفہ کے بعد، آخر میں لفظ ''اور'' کا اضافہ کر دیا جائے گا۔

(ب) شق (ب) میں، وقفہ کو، آخر میں، ختمہ سے تبدیل کر دیا جائے گا؛

(ج) شق (ج) کو حذف کر دیا جائے گا۔

۴۔ **صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۴ کی ترمیم:۔** مذکورہ فرمان کے آرٹیکل ۴ میں،۔

(الف) حاشیائی عبارت میں، لفظ ''بورڈز'' کو، لفظ ''بورڈ'' سے تبدیل کر دیا جائے گا۔

(ب) شق (۳) کو، حسب ذیل شق سے تبدیل کر دیا جائے گا، یعنی:۔

''(۳) بورڈ کی جانب سے اپنے کارہائے منصبی کی تعمیل میں کیے گئے تمام اقدامات تحریری صورت میں کیے جائیں گے اور بورڈ کے سیکرٹری کی جانب سے ان پر دستخط کیا جائے گا۔''؛ اور

(ج) شق (۳) کے بعد، حسب ذیل نئی شقات کا اضافہ کر دیا جائے گا، یعنی:۔

(۴) بورڈ نئی ریلوے لائنوں کی تعمیر یا کسی بھی ریلوے لائن کی تبدیلی، ان کو بند کرنے یا ان کو ختم کرنے کے بارے میں فیصلہ کرے گا اور بندرگاہوں سے آنے اور جانے والی ریلوے نقل وحرکت کو مربوط کرے گا:

مگر شرط یہ ہے کہ بورڈ کسی بھی معاہدے کی شرائط وقیود میں تبدیلی نہیں کرے گا جو دفاعی نقل وحمل کی ترسیل سے متعلق ہوں، ماسوائے اس کے جو وزارت دفاع کی باقاعدہ منظوری سے دفاعی نقل وحمل لائنوں میں کسی بھی قسم کی ترمیم، ان کو بند یا ختم کرنے سے متعلق ہوں۔

(۵) بورڈ ریلوے اراضیوں اور املاک سے متعلق تمام قواعد کے مؤثر اطلاق کی نگرانی کرنے والی ہیئت ہو گی اور اپنے لائحہ عمل ترجیحات میں اراضی کے انتظام، ترقی، مارکیٹنگ، پٹے پر دینے، لائسنس صادر کرنے، رعایت فراہم کرنے سے متعلق معاملات کو شامل کرے گا۔''۔

۵۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۴ الف کی شمولیت:۔

مذکورہ فرمان میں، آرٹیکل ۴ کے بعد، حسب ذیل نیا آرٹیکل شامل کر دیا جائے گا، یعنی:۔

''۴ الف۔ ریل کی پٹڑی تک رسائی۔ (۱) اس آرٹیکل کی اغراض کے لیے، ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے، سے مراد ایسا معاہدہ ہے جس کے تحت کسی نجی فریق کو ریل کی پٹڑی تک رسائی کے مصارف کی ادائیگی کے بدلے پاکستان ریلوے کے نیٹ ورک اور بنیادی ڈھانچے تک رسائی دینے کا حق دینا مراد ہے اور وہ فریق پاکستان ریلوے نیٹ ورک پر، ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے کی ایسی شرائط وقیود پر جن میں وقتاً فوقتاً ترمیم کی جائے گی کی مطابقت میں ریل گاڑیاں چلانے کا مجاز ہوگا۔

(۲) ریلوے ریگولیٹری اتھارٹی آرڈیننس، ۲۰۰۲ء (نمبر ۹۲ مجریہ ۲۰۰۲ء) میں شامل کسی امر کے باوصف، بعد ازاں جس کا حوالہ آرڈیننس ۹۲ مجریہ ۲۰۰۲ء، کے طور پر دیا گیا ہے،۔

(الف) ذیلی شقات (ب) اور (ج) کے مطابق، تاوقتیکہ ریلوے اتھارٹی، جو آرڈیننس نمبر ۹۲ مجریہ ۲۰۰۲ء کے تحت قائم نہ ہو جائے، بورڈ مجموعی انضباطی نگرانی کرے گا اور ہر دو مال بردار اور مسافر خدمات کے لیے نجی فریقین کی طرف سے ریل کی پٹڑی تک رسائی کے امر کی تعمیل کو یقینی بنائے گا؛

(ب) آرڈیننس نمبر ۹۲ مجریہ ۲۰۰۲ء کا کسی بھی ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے پر بشمول اس میں کی گئیں ترامیم، جو اس حکم کے تحت اس اتھارٹی کی تشکیل سے قبل یا بعد ازاں کی گئی ہوں، پر اطلاق نہیں ہوگا؛

(ج) ریلوے ریگولیٹری اتھارٹی، جب بھی تشکیل دی جائے گی، اسے یہ اختیار حاصل نہیں ہوگا کہ وہ کسی بھی معاہدے یا اس میں کسی ترمیم کو منسوخ، تبدیل یا کسی اور طریقہ کار سے ترمیم کر سکے جو اس کی تشکیل سے قبل یا بعد میں منظور اور لاگو کی گئیں۔

(۳) شقات (۴) اور (۵) کے مطابق، بورڈ کو یہ اختیار نہیں حاصل ہوگا کہ وہ پاکستان ریلوے نیٹ ورک اور بنیادی ڈھانچے تک رسائی اور استعمال کے لیے ریل کی پٹڑی تک رسائی کے اقرارنامے کی منظوری دے سکے گا اور ریلوے ڈویژن مجاز ہوگا کہ وہ بورڈ کی جانب سے منظور کردہ ایسی ریل کی پٹڑی تک رسائی کے اقرارنامے کر سکے۔

(۴) ریلوے ڈویژن نجی فریقین کے ساتھ ریل کی پٹڑی تک رسائی کے اقرارنامے کر سکے گا، جو،۔

(الف) بین الحکومتی تجارتی لین دین قانون کی پیروی یا اس کی مطابقت میں ہوں یا بین الاقوامی اور بین الحکومتی یقین دہانیوں کے تحت ہوں؛ یا

(ب) ایسا سرمایہ کار ہو جس نے غیر ملکی سرمایہ کاری کے فروغ و تحفظ) ایکٹ، ۲۰۲۲ء (ایکٹ نمبر ۳۵ بابت ۲۰۲۲ء) کے جدول اوّل میں درج کسی پرکشش سرمایہ کاری میں سرمایہ کاری کی ہو؛ یا

(ج) مسابقتی بولی کے ذریعے منتخب کیا گیا ہو؛

(۵) نجی فریق جو ریل کی پٹڑی تک رسائی کا معاہدہ کرے گا، اس پر اس امر کی پاسداری کرنا لازم ہوگی کہ وہ اہلیت کے ان معیارات پر پورا اُترے جو بورڈ کی طرف سے وقتاً فوقتاً منظور اور مشتہر کیے جائیں اور نجی فریق کو ریل کی پٹڑی تک رسائی کے اقرارنامے کرنے سے قبل اس کو اس امر کی اطلاع دی جائے گی:

مگر شرط یہ ہے کہ کوئی بھی فریق جو شق (۴) کی ذیلی شق (ب) کے معیار پر پورا اُترتا ہو تو اس کو مذکورہ ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدوں کے لیے درکار ضروری اہلیت کے معیار پر پورا اُترنے والا متصور کیا جائے گا۔

(۶) اس فرمان کی پیروی میں کیے گئے ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے صرف اس حکم نامے کے احکامات اور کے تحت وضع کردہ متعلقہ قواعد و ضوابط کے مطابق ہوں گے۔

(۷) ریل کی پٹڑی تک رسائی کو اس طرح عمل میں لایا جائے کہ پاکستان ریلوے کا نیٹ ورک اور بنیادی ڈھانچہ کی فریقین کو مؤثر استعمال کے لیے فراہم کیا جائے تاکہ مقابلے کی فضاء کو فروغ دیا جاسکے، آمدنی میں اضافہ ہو، امن و امان میں بہتری، حکمت عملی کے تحت منصوبہ بندی اور سرمایہ کاری ممکن ہو، اور سامان و مسافر ٹرین سروسز اپنے انجن اور ڈبوں کے ساتھ فراہم کی جاسکیں گی۔

(۸) ریل کی پٹڑی تک رسائی کے اقرار نامے کی کوئی بھی ترمیم یا ظاہراً ترمیم فریقین کی مرضی و منشاء سے کی جائے گی اور یہ اس وقت تک مؤثر نہیں ہوگی تاوقتیکہ بورڈ اس کی منظوری نہ دے دے۔

(۹) نجی فریقین سے وصول کیے جانے والے مصارف، فیس، آمدنی میں شراکت وغیرہ بورڈ کی منظوری کے بعد متعلقہ ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے میں شامل کئے جائیں گے۔

(۱۰) پاکستان ریلوے باہمی طور پر متفقہ شرائط پر ٹرین کا عملہ یا دیگر ضروری اشخاص اور اگر مطلوب ہوں تو، خودکار انجنوں اور ریلوے کے ڈبوں کی دیکھ بھال کی سہولیات کے ساتھ فراہم کرے گا۔

(۱۱) بورڈ ریلوے نیٹ ورک اور انفراسٹرکچر کے استعمال کا منصوبہ (ٹائم ٹیبل سمیت) منظور کرے گا جو پاکستان ریلوے کی جانب سے پیش کیا جائے گا جس میں مرمت اور بحالی کے کاموں کے لیے مناسب گنجائش رکھی جائے گی۔

(۱۲) وفاقی حکومت کا انسپکٹر ریلوے (FGIR) ٹرین کی محفوظ کارگزاری کو یقینی بنانے کے لیے ریلوے نیٹ ورک کا وقتاً فوقتاً معائنہ کرے گا۔

(۱۳) بورڈ ریلوے نیٹ ورک پر کسی بھی ریلوے کے ڈبوں کے استعمال کی منظوری مقررہ معیارات کی موزونیت اور مطابقت کو یقینی بنانے کے بعد دے گا۔

(۱۴) بورڈ نجی فریقین اور پاکستان ریلویز سے تقاضا کرے گا کہ وہ معینہ وقفوں سے، لیکن ایک سال سے زائد کی تاخیر کے بغیر، آپریٹنگ اور مالیاتی نتائج سمیت کوئی بھی دیگر معلومات جو کہ ضروری ہوں فراہم کریں۔

(۱۵) پاکستان ریلوے تمام ریل کی پٹڑی تک رسائی کی درخواستوں، منظوریوں اور گنجائش کے استعمال کا تفصیلی ریکارڈ رکھے گی۔ بورڈ کو ایک سالانہ رپورٹ پیش کرے گی جس میں ریل کی پٹڑی تک رسائی کی درخواستوں اور منظوریوں، نیٹ ورک کی گنجائش کے استعمال، ریل کی پٹڑی تک رسائی پر وصول شدہ چارجز، کارکردگی کے اعداد و شمار اور عدم تعمیل کے کسی بھی واقعے کی تفصیل شامل ہوگی۔

(۱۶) بورڈ ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدوں کے نفاذ کی نگرانی کرے گا اور غیر منصفانہ برتاؤ، گنجائش سے انکار یا امتیازی رویوں سے متعلق شکایات اور تنازعات کی تحقیقات کرے گا۔

(۱۷) ریل کی پٹڑی تک رسائی کے معاہدے سے متعلق فریقین کے مابین کسی بھی تنازعہ کو معاہدے کی شرائط کے مطابق طے کیا جائے گا۔

(۱۸) بورڈ، بہترین بین الاقوامی طریقوں کو مدنظر رکھتے ہوئے، کوئی بھی دیگر کار منصبی انجام دے سکے گا یا کوئی بھی اختیار استعمال کر سکے گا جو اس کے کارہائے منصبی کی انجام دہی اور اس کے اختیارات کے استعمال کی بابت ضمنی یا ذیلی ہوں۔

(۱۹) معاہدات جو ریل کی پٹڑی تک رسائی (۲۰۰۵ء) کے تحت دستخط کیے گئے تھے اور اب بھی مؤثر ہیں، تو وہ اس وقت تک نافذ رہیں گے جب تک پیشگی شرائط کی تکمیل اور شقوں، نرخوں، چارجز، وغیرہ میں نظر ثانی کے تحت ہوں، جیسا کہ فریقین کے مابین باہمی طور پر اتفاق کیا گیا ہو۔

(۲۰) وفاقی حکومت، قومی مفاد میں اور سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، کسی بھی نجی فریق یا کسی پروجیکٹ کو اس فرمان کے تمام یا کسی بھی احکامات یا کسی بھی دیگر قانون سے جو فی الوقت نافذ العمل ریل کی پٹڑی تک رسائی کا انتظام چلا رہی ہوں مستثنیٰ کر سکے گی۔

۶۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۵ کی ترمیم:۔ مذکورہ فرمان کے، آرٹیکل ۵ میں،۔

(الف) شق (الف) میں، وقفہ کے بعد، آخر میں، لفظ ''اور'' کا اضافہ کر دیا جائے گا؛

(ب) شق (ب) میں، لفظ ''صوبائی'' کو لفظ ''وفاقی'' سے تبدیل کر دیا جائے گا اور وقفہ کو، آخر میں، ختمہ سے تبدیل کر دیا جائے گا؛ اور

(ج) شقات (ج) اور (د) کو حذف کر دیا جائے گا۔

۷۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۶ کی ترمیم:۔ مذکورہ فرمان کے، آرٹیکل ۶ میں،۔

(الف) شق (۱) کی، ذیلی شق (الف) میں، وقفہ کے بعد، آخر میں، لفظ ''اور'' کا اضافہ کردیا جائے گا؛

(ب) ذیلی شق (ب) کو حذف کردیا جائے گا؛ اور

(ج) شقات (۲)، (۳) اور (۵) کو حذف کردیا جائے گا۔

۸۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۷ کو حذف کرنا:۔ مذکورہ فرمان کے، آرٹیکل ۷ کو حذف کردیا جائے گا۔

۹۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۸ کو حذف کرنا:۔ مذکورہ فرمان کے، آرٹیکل ۸ کو حذف کردیا جائے گا۔

۱۰۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، آرٹیکل ۹ کو حذف کرنا:۔ مذکورہ فرمان کے، آرٹیکل ۹ کو حذف کردیا جائے گا۔

۱۱۔ صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء کے، جدول کو حذف کرنا:۔ مذکورہ فرمان میں، آخر میں، جدول کو، حذف کردیا جائے گا۔

بیان اغراض و وجوہ

ریلوے کی منتقلی کے (ترمیمی) بل ۲۰۲۵ء کے ذریعے ریلوے کی منتقلی کے فرمان، ۱۹۶۲ء (صدارتی فرمان نمبر ۳۳ مجریہ ۱۹۶۲ء) میں بعض ترامیم تجویز کی گئی ہیں۔ ان ترامیم کا مقصد ریل کی پٹڑی تک رسائی کے لیے ایک سہل ماحول پیدا کرنا ہے۔ ریل کی پٹڑی تک رسائی علاقائی روابط کے ذریعے ملک کی معاشی ترقی کے لیے نہایت ضروری ہے۔

۲۔ وفاقی حکومت کا بوجھ کم کرنے کے لیے، بعض کارہائے منصبی ریلوے بورڈ کو تفویض کیے گئے ہیں، جس میں ریلوے لائن بنانے یا ختم کرنے کا اختیار مصطفیٰ امپکس کیس، پی ایل ڈی ۲۰۱۶ سی ایس ۸۰۸ کے فیصلے کے تناظر میں شامل ہے۔

۳۔ مجوزہ ترامیم کا مقصد ریلوے اراضی اور املاک کے بہتر استعمال کو یقینی بنانا بھی ہے جو کہ آئینی قواعد کے تحت لیز، لائسنس یا رعایتی معاہدوں کے ذریعے کیا جائے گا، جیسا کہ ریلوے اراضی اور املاک کے قواعد، ۲۰۲۳ء میں درج کیا گیا ہے۔

۴۔ مشرقی اور مغربی ریلوے سے متعلق غیر ضروری احکامات کو حذف کر دیا گیا ہے۔

۵۔ یہ بل مذکورہ مقصد کے حصول کے لیے بنایا گیا ہے۔

محمد حنیف عباسی

وفاقی وزیر برائے ریلوے

مسلکہ۔ب

[قائمہ کمیٹی کی رپورٹ کردہ صورت میں]

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

ہرگاہ کہ یہ قرین مصلحت ہے کہ بعدازیں ظاہر ہونے والی اغراض کے لیے اور ایسے طریقہ کار میں، بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ، ۲۰۱۲ء (نمبر ۴ بابت ۲۰۱۲ء) میں ترمیم کی جائے؛

بذریعہ ہذا حسب ذیل قانون وضع کیا جاتا ہے:۔

۱۔ مختصر عنوان اور آغاز نفاذ:۔ (۱) یہ ایکٹ بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز (ترمیمی) ایکٹ، ۲۰۲۶ء کے نام سے موسوم ہوگا۔

(۲) یہ فی الفور نافذ العمل ہوگا۔

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

"(ج) "عدالت" سے کسی بھی قانون کے تحت قائم کردہ عدالت برائے صارف یا، عدالت برائے صارف کی غیر موجودگی میں، وفاقی حکومت کی جانب سے اعلان کردہ مجاز حکومت کی جانب سے اعلان کردہ عدالت مراد ہے؛ اور"۔

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(۲) ذیلی دفعہ (۱) میں، ''نظر ثانی'' سے مراد کنونشن سے کسی امر کا احذاف، اس میں اضافہ یا اس کی ردوبدل ہے اور اس میں کنونشن یا اس کے حصے کی کسی دوسرے کنونشن سے تبدیلی شامل ہے۔''

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

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

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

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

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

(ب) قاعدہ ۲۲ میں:

(اول) پیرا (۱) میں، ہندسہ ''۴۱۵۰'' کو، ہندسہ ''۴۳۰۴۳'' سے تبدیل کر دیا جائے گا؛

(دوم) پیرا (۲) میں، ہندسہ ''۱۰۰۰'' کو، ہندسہ ''1519'' سے تبدیل کر دیا جائے گا؛ اور

(سوم) پیرا (۳) میں، ہندسہ ''۱۷'' کو، ہندسہ ''۲۶'' سے تبدیل کر دیا جائے گا؛ اور

(ج) قاعدہ ۲۸ کو حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:

''۲۸۔ **پیشگی ادائیگیاں:۔** (۱) ہوائی جہاز کے حادثے میں کسی مسافر کی موت واقع ہونے کی صورت میں، بار بردار قاعدہ ۲۱ کے تحت حقیقی شخص یا اشخاص جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کا مستحق ہو یا ہوں کو وراثت نامہ جمع کرانے کی تاریخ سے تیس دنوں کے اندر

(۲) ہوائی جہاز حادثے میں کسی مسافر کے زخمی ہونے کی صورت میں، بار بردار، پاکستان سول ایوی ایشن اتھارٹی کی سالانہ عمومی یا خصوصی ہدایت کی مطابقت میں، حقیقی شخص یا اشخاص کو جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کے مستحق ہوں مذکورہ شخص یا اشخاص کی فوری معاشی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے بلا تاخیر پیشگی ادائیگیاں کرے گا۔

(۳) اس قاعدے کے تحت کوئی بھی پیشگی ادائیگی واجبات کا اعتراف نہیں کرے گی اور بار بردار کی جانب سے ہرجانہ کے طور پر بعد میں ادا کی جانے والی کسی بھی رقوم کے خلاف جرمانہ لیا جا سکے گا۔''

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

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

''۲۱۔ **موت یا زخمی ہونے کی صورت میں معاوضہ:۔** (۱) قاعدہ ۱۷ کے پیرا (۱) کے تحت پیدا ہونے والے نقصانات کے لیے جو ہر مسافر کے لیے -/۲۰,۰۰۰,۰۰۰ روپے سے زائد نہ ہو، بار بردار اپنے

واجبات کو خارج یا محدود کرنے کے قابل نہیں ہوگا۔

(۲) بار بردار قاعدہ ۱۷ کے پیراگراف (۱) کے تحت پیدا ہونے والے نقصانات کے لیے ذمہ دار نہیں ہو گا اس حد تک کہ وہ ہر مسافر کے لیے ۲۰,۰۰۰,۰۰۰/- روپے سے زائد ہو اگر یہ ثابت ہو جائے کہ:

(الف) مذکورہ نقصان بار بردار یا اس کے ملازمین یا کارندوں کی غفلت یا دیگر غلط فعل یا ترک فعل کی وجہ سے نہیں ہوا تھا؛ یا

(ب) مذکورہ نقصان صرف تیسرے فریق کی غفلت یا دیگر غلط فعل یا ترک فعل کی وجہ سے ہوا ہو۔"

(ب) قاعدہ ۲۲ میں ہندسہ "۱۰۰۰" جہاں کہیں بھی آئے کو ہندسہ "۵۰۰۰" سے تبدیل کر دیا جائے گا؛

(ج) قاعدہ ۲۳ میں عبارت "اس بل کی دفعہ ۴(۵) پانچ سال کے وقفے سے" عبارت "اس ایکٹ کی دفعہ ۵ کی ذیلی دفعہ (۳)" سے تبدیل کی جائے گی؛ اور

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

"۲۷۔ **پیشگی ادائیگیاں:۔** (۱) ہوائی جہاز کے حادثے کی صورت میں مسافر کی موت کے نتیجے میں، بار بردار قاعدہ ۲۱ کے تحت حقیقی شخص یا اشخاص کو جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کا مستحق ہو یا ہوں کو وراثت نامہ جمع کرانے کی تاریخ سے تیس دنوں کے اندر بلا تاخیر مکمل پیشگی ادائیگی کرے گا۔

(۲) ہوائی جہاز کے حادثے کی صورت میں مسافر کے زخمی ہونے کے نتیجے میں بار بردار پاکستان سول ایوی ایشن اتھارٹی کی سالانہ خصوصی یا عمومی ہدایت کی مطابقت میں حقیقی شخص یا اشخاص جو معاوضے کا دعویٰ کرنے کے مستحق ہوں مذکورہ اشخاص یا شخص کی مالی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے بلا تاخیر پیشگی ادائیگی کرے گا۔

(۳) اس قاعدے کے تحت کوئی بھی پیشگی ادائیگی واجبات کا اعتراف نہیں کرے گی اور بار بردار کی جانب سے بعد ازاں ہرجانے کے طور پر ادا کی جانے والی کسی بھی رقوم کے خلاف جرمانہ لیا جا سکے گا۔"؛ اور

(ہ) قاعدہ ۲۹ میں، پیرا (۳) کو حسب ذیل سے تبدیل کر دیا جائے گا:۔

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

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

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

"۶۔ (۱) قاعدہ ۲ کے تحت کارروائی کرنے کا اہل کوئی بھی شخص جانشین ایکٹ ۱۹۲۵ (نمبر ۳۹ بابت ۱۹۲۵) کے تحت مسافر کی موت کے نتیجے میں جانشین کے سرٹیفکیٹ کے لیے درخواست دے سکے گا اس ضمن میں صرف وہ اشخاص جن کا اس میں نام دیا گیا ہو مسافر کے خاندان کے اراکین ہوں گے جن واجبات کا فائدہ قاعدہ 1 کے تحت قابل نفاذ ہے۔

(۲) ذیلی قاعدہ (۱) کے تحت ایک سرٹیفکیٹ اس تناسب کو متعین کرے گا جس میں اس میں مذکورہ ہر رکن کو قابل وصول رقم ملے گی؛ اور تناسب ایسا ہو گا جس پر اراکین کے مابین اتفاق ہو یا، ایسے معاہدے کی عدم موجودگی میں جیسا کہ سرٹیفکیٹ میں تعین کیا جائے۔"؛ اور

(ب) قاعدہ ۷ کو حذف کر دیا جائے گا۔

بیان اغراض ووجوہ

پاکستان مونٹریال کنونشن ۱۹۹۹ء(کنونشن) کا فریق ہے۔ یہ کنونشن بین الاقوامی پروازوں میں کسی مسافر کی موت یا زخمی ہونے یا تاخیر، سامان اور کارگو کے نقصان یا خراب ہونے کی صورت میں ایئر لائنز کی ذمہ داری قائم کرتا ہے کنونشن کو بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ ۲۰۱۲ء کے جدول چہارم کے تحت بطور قانون اختیار کیا گیا ہے۔ اس میں خصوصی ڈرائنگ حقوق (SDR) میں بار بردار کی واجبات کی حد شامل ہے جو ایک بین الاقوامی محفوظ اثاثہ ہے جسے آئی ایم ایف نے اپنے رکن ممالک کے سرکاری اثاثوں کی کمی کو پورا کرنے کے لیے تخلیق کیا ہے۔ ایس ڈی آر کی قدر کا تعین آئی ایم ایف روزانہ کی بنیاد پر پانچ کرنسیوں یعنی یو ایس ڈی، یورو، چینی یوآن، رنمنبی، جاپانی ین اور برطانوی پاؤنڈ کی بنیاد پر کرتا ہے۔ بین الاقوامی سول ایوی ایشن تنظیم (آئی سی اے او) ہر پانچ سال کے بعد ایس ڈی آر (SDR) نامی ذمہ داری کا جائزہ لیتی ہے اور اس پر نظر ثانی کرتی ہے۔ دسمبر ۲۰۱۹ء میں اور اب دسمبر ۲۰۲۴ء سے، آئی سی اے او (ICAO) نے بین الاقوامی پروازوں کے معاملے میں کنونشن کے تحت واجبات کی حد پر نظر ثانی کی ہے، جو حسب ذیل ہے:

نمبر شمار	مونٹریال کنونشن ۱۹۹۹ (جدول چہارم)	بار برداری بذریعہ ہوائی جہاز ایکٹ ۲۰۱۲ (جدول چہارم)	اصل حد (SDR)	مکمل نظر ثانی شدہ حد (ایس ڈی آر) ۲۰۱۹	مکمل نظر ثانی شدہ حد (ایس ڈی آر) ۲۰۲۴
۱	آرٹیکل ۲۱	قاعدہ ۲۱: موت کی صورت میں	۱۰۰،۰۰۰/-	۱۲۸،۸۲۱	۱۵۱،۸۸۰
۲	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۱	قاعدہ ۲۲(۱): مسافر کا نقصان/تاخیر	۴،۱۵۰	۵،۳۴۶	۶۳۰۳
۳	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۲	قاعدہ ۲۲(۲): سامان کا نقصان/تاخیر	۱،۰۰۰	۱،۲۸۸	۱۵۱۹
۴	آرٹیکل ۲۲، پیراگراف ۳	قاعدہ ۲۲(۳): کارگو کا نقصان/تاخیر	۱۷(فی کلو گرام)	۲۲(فی کلوگرام)	۲۶(فی کلوگرام)

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

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

وزیر دفاع