

NATIONAL ASSEMBLY SECRETARIAT

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON MARITIME AFFAIRS ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA BILL, 2026

I, Chairman of the Standing Committee on Maritime Affairs, have the honour to present this report to consolidate the law relating to the carriage of goods by sea [The Carriage of Goods by Sea Bill, 2026 (Govt. Bill) referred to the Standing Committee on 14th May, 2026.

2. The Committee comprises of the following:-

(1)	Mr. Abdul Qadir Patel	Chairman
(2)	Chaudhary Farrukh Altaf	Member
(3)	Malik Shakir Bashir Awan	Member
(4)	Mr. Ahmad Atteeq Anwer	Member
(5)	Malik Saif Ul Malook Khokhar	Member
(6)	Mr. Aamir Talal Khan	Member
(7)	Ms. Romina Khurshid Alam	Member
(8)	Mr. Isphanyar M Bhandara	Member
(9)	Jam Abdul Karim Bijar	Member
(10)	Syed Rafiullah	Member
(11)	Sardar Nabil Ahmed Gabol	Member
(12)	Mr. Hassaan Sabir	Member
(13)	Mr. Muhammad Awn Saqlain	Member
(14)	Mr. Pullain Baloch	Member
(15)	Syed Shah Ahad Ali Shah	Member
(16)	Mr. Shahid Ahmad	Member
(17)	Mr. Muhammad Arshad Sahi	Member
(18)	Mr. Khurram Munawar Manj	Member
(19)	Mian Ghous Muhammad	Member
(20)	Mr. Muhammad Usman Badini	Member
(21)	Mr. Muhammad Junaid Anwar Chaudhry	Ex-officio Member
	Minister for Maritime Affairs	

3. The Committee considered the Bill as introduced in the National Assembly placed at **Annex-A** in its meeting held on 08-07-2026 and recommended that the Bill as introduced may be passed by National Assembly.

Sd/-

(SAEED AHMED MAITLA)

Acting Secretary

Islamabad, the 22nd July, 2026

Sd/-

(ABDUL QADIR PATEL)

Chairman

[AS REPORTED BY THE STANDING COMMITTEE]

A

BILL

to consolidate the law relating to the carriage of goods by sea

WHEREAS it is expedient to consolidate the law relating to the carriage of goods by sea and bring it in conformity with international practices and to define and regulate the responsibilities, liabilities, rights and immunities of carriers under bills of lading and other contracts or documents relating to the carriage of goods by sea;

It is hereby enacted as follows:

1. Short title, extent and commencement.—(1) This Act shall be called the Carriage of Goods by Sea Act, 2026

(2) It extends to the whole of Pakistan.

(3) It shall come into force at once.

2. Application of Rules.—(1) In this Act, the expression "the Rules" means the rules as set out in the Schedule to this Act.

(2) The provisions of this Act and the Rules shall have effect in relation to, and in connection with, the carriage of goods by sea in the ships carrying goods,—

- (a) from any port in Pakistan to any other port or place in Pakistan;
- (b) from any port in Pakistan to any port or place outside Pakistan;
- and
- (c) from any port outside Pakistan to any port or place in Pakistan,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person, and whatever may be the law governing the contract of carriage:

Provided that the Federal Government may, by notification in the official Gazette, amend, modify or alter the application of this Act and the Rules in relation to

2

the carriage of goods by sea from any port in Pakistan to any other port within Pakistan.

(3) Subject to sub-section (4), nothing in this section shall be construed to apply any provision of the Rules to a contract for the carriage of goods by sea, unless such contract expressly or by necessary implication provides for the issue of a sea carriage document.

(4) Without prejudice to clause (c) of Article X of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to-

- (a) any bill of lading;
- (b) any receipt for goods including a sea waybill and a ship's delivery order, as if the receipt were a bill of lading;

Provided that the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea; or

- (c) any other document as may be specified by the Federal Government, by notification in the official Gazette:

Provided that in the case of documents to which clause (c) applies, this Act and the Rules shall apply with any necessary modification or omission to paragraphs 4 and 7 of Article III of the Rules.

(5) For the purposes of Article IV of the Rules, the value, on a particular day, of one Special Drawing Right shall be deemed to be equal to such sum in Pakistani rupees as the International Monetary Fund has determined, for that day or the most recent day for which a determination has been made, to be the equivalent of one Special Drawing Right,-

- (a) for that day; or
- (b) if no sum has been so fixed for that day, for the last day before that day for which a sum has been so fixed.

3. Absolute warranty of seaworthiness not to be implied in any contract to which the Rules apply.- No absolute undertaking on the part of the

carrier which have to provide a seaworthy ship shall be implied in any contract for the carriage of goods by sea, to which the Rules..

4. Documents to which this Act and the Rules apply.— (1) Subject to paragraphs 4 and 7 of Article III of the Rules, the expression "bill of lading" throughout the Rules as set out in this Act shall be read as "sea carriage document."

(2) Any reference in this Act and the Rules to sea carriage document shall include any,-

- (a) bill of lading
- (b) sea waybill;
- (c) ship's delivery order; or
- (d) other document as may be specified by the Federal Government, by notification in the official Gazette.

(3) For the purposes of this Act and the Rules any reference to,-

- (a) bill of lading does not include reference to any document that is incapable of transfer either by endorsement or, in the case of a bearer bill, by delivery without endorsement, however, it includes reference to a received for shipment bill of lading;
- (b) a sea waybill means any document which is not a bill of lading but,
 - (i) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and
 - (ii) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract; and
- (c) a ship's delivery order means any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which,
 - (i) is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and

- (ii) is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver to that person the goods to which the document relates.

(4) If any document as mentioned in sub-sections (2) and (4) is issued electronically, then it shall be deemed to be a document for the purposes of the Electronic Transactions Ordinance, 2002 (LI of 2002), and all references to such document in this Act and the Rules shall include their electronic form and all such documents shall attract all the protections and exemptions as provided in the Electronic Transactions Ordinance, 2002 (LI of 2002).

5. Application of deck cargo for live animals.— (1) If and to the extent that the contract contained in, or evidenced by, a bill of lading or any other sea carriage document applies to deck cargo for live animals, the Rules shall have effect as if clause (c) of Article I of the Rules did not exclude deck cargo for live animals from their application:

Provided that, where the shipper has specific stowage requirements in respect of goods to be carried on or above deck, the shipper shall notify the carrier in writing of such requirements at or before the time of booking the cargo.

(2) For the purposes of this section, "deck cargo" means cargo which, by the terms of the contract of carriage, is stated to be carried on deck and is in fact so carried.

6. Application of Article IVbis of the Rules.— (1) Notwithstanding anything contained in Article IVbis of the Rules, if a carrier carries the goods on or above deck, contrary to an express agreement with the shipper of the goods made at or before the time of booking the cargo, then, for any loss or damage to the goods that results solely from the goods being carried on or above deck, the carrier shall not be entitled to the benefit of,—

- (a) any exception to or exemption from liability as provided for in the Rules; or
- (b) any limitation of liability as provided for in the Rules for the loss or damage.

(2) Whenever loss or damage has resulted from carriage of the goods on deck, contrary to an express agreement with the shipper of the goods at or before the time of booking the cargo, the burden of proof shall be on the carrier to show that the loss or damage has not resulted solely from such unauthorized carriage of the goods on deck.

7. Application in relation to bulk cargo.— Where under the custom of any trade the weight of any bulk cargo inserted in the bill of lading or other sea carriage document is a weight ascertained or accepted by a third party other than the carrier or the shipper and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the bill of lading or other sea carriage document, then, notwithstanding anything in the Rules, the bill of lading or other sea carriage document shall not be deemed to be prima facie evidence against the carrier of the receipt of goods of the weight so inserted in the bill of lading or other sea carriage document, and the accuracy thereof at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by the shipper.

8. Period of responsibility.— (1) Notwithstanding anything contained in clause (e) of Article I of the Rules, the responsibility of the carrier under the Rules shall arise when the carrier receives the goods or cargo at the port of loading and shall cease when the carrier delivers the goods or cargo to the consignee at the port of discharge.

(2) For the purposes of sub-section (1) and the Rules, the goods or cargo shall be deemed to be received by the Carrier, -

- (a) when received in accordance with the terms of the contract of carriage or any document referred to in sub-section (4) of section 3 stipulating the time and location of receipt of the cargo or goods or
- (b) where no such term stipulating the time and location of receipt of the cargo or goods is available in the contract of carriage or any document referred to in sub-section (4) of section 3,-

(i) in the case of dry bulk, liquid bulk or gas bulk cargo, when the bulk cargo has passed through the manifold, pipes, buckets, conveyors, or any other similar means and into the ship;

(ii) in the case of containerized cargo when,-

A. the container is taken over by the carrier, his servants or agents, from the shipper or a person acting on his behalf; or

B. the container is taken over by the carrier, his servants or agents, from an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment; or

C. the goods which are to be loaded into a container by the carrier are taken over in accordance with paragraph (a) or paragraph (b); and

(iii) in the case of cargo other than those mentioned in clauses (ii) or (iii), when the goods are taken over by the carrier from,

A. the shipper, or a person acting on his behalf; or

B. an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(3) For the purposes of sub-section (1) and the Rules, the goods or cargo shall be deemed to be delivered to the Consignee,-

(a) when delivered in accordance with the terms of the contract of carriage or any document referred to in sub-section (4) of section

3 stipulating the time and location of delivery of the cargo or goods; or

(b) where no such term stipulating to the time and location of delivery of the cargo or goods is available in the contract of carriage or any document referred to in sub-section (4) of section 3,-

(i) in the case of dry bulk, liquid bulk or gas bulk cargo, when the bulk cargo is discharged out of the ship and into the manifold, pipes, buckets, conveyors, or any other similar means, and

(ii) in the case of containerized cargo when,-

A. the container is handed over to the consignee or a person acting on his behalf; or

B. in cases where the consignee does not receive the container from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee or a person acting on his behalf in accordance with the contract or the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

C. the container is handed over to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over for onward delivery to the consignee or a person acting on his behalf; or

D. the goods which are to be unloaded from a container by the carrier are taken over in accordance with paragraph (a), (b) or paragraph (c);

(iii) in the case of cargo other than those mentioned in clauses (ii) or (iii), when the carrier delivers the goods to the consignee,-

- A. by handing over the goods to the consignee; or
- B. in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
- C. by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

(4) For the purposes of this section where goods are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

(5) Nothing in this Act shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of the cargo or goods prior to the receipt by the carrier of the cargo or goods at the port of loading or subsequent to the delivery to the consignee of the cargo or goods at the port of discharge.

Explanation. For the purposes of this section, the period of the application of the Rules extends beyond the provisions of clause (e) of Article I of the Rules and up to the period of responsibility under sub-section (1), as also provided for under Article VII of the Rules.

9. Act not to override certain provisions of the Pakistan Merchant Shipping Ordinance, 2001 (LII of 2001), or any other law limiting the liability of owners of sea-going vessels.— Nothing in this Act shall affect the operation of sections 382 to 387, both inclusive, and sections 534 to 548, both inclusive, of the Pakistan Merchant Shipping Ordinance, 2001 (LII of 2001), and Article VIII of the Rules

or the operation of any other law for the time being in force limiting the liability of the owners of sea-going vessels.

10. Repeal and savings.— (1) The Carriage of Goods by Sea Act, 1925 (XXVI of 1925), is hereby repealed.

(2) Nothing in this Act applies to any contract for the carriage of goods by sea and any action done, proceeding initiated in relation to or arising out therefrom before the coming into force of this Act, nor to any bill of lading or other sea carriage document issued, whether before or after the coming into force of this Act in pursuance of any such contract.

(3) Notwithstanding the repeal of the Carriage of Goods by Sea Act, 1925 (XXVI of 1925), everything done, action taken, obligation, liability or penalty incurred, power conferred or exercised, orders issued under the said Act and everything deemed to have been done in exercise of the powers conferred by or under the said Act, shall be continued and be deemed to have been respectively done, taken, incurred, conferred, exercised or issued under this Act.

THE SCHEDULE

[see section (2)]

ARTICLE I

DEFINITIONS

In these Rules the following words or expressions have the the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say: -

- (a) "carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;
- (b) "contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading, in so far as such relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document of title as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at which such bill of lading regulates the relations between a carrier and a holder of the same;
- (c) "goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;
- (d) "ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea; and
- (e) "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

ARTICLE II

RISKS

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

ARTICLE III

RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to,
 - (a) make the ship seaworthy;
 - (b) properly man, equip and supply the ship;
 - (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.
2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.
3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing *inter alia*, -
 - (a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;
 - (b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs 3(a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. bis An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

8. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

9. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

ARTICLE IV

RIGHTS AND IMMUNITIES

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from -

- (a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
- (c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (d) act of God;
- (e) act of war;
- (f) act of public enemies;
- (g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (h) quarantine restrictions;
- (i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
- (j) strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) riots and civil commotions;

- (l) saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) insufficiency of packing;
- (o) insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) latent defects not discoverable by due diligence; and
- (q) any other cause arising without the actual fault and privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or two units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979, or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:-

- (i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of the paragraph of this Article, 10,000 monetary units; and

- (ii) in respect of the amount of two units of account mentioned in sub-paragraph (a) of the paragraph of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of this paragraph of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979, or of accession thereto and whenever there is a change in either.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph of this Article, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph of this Article may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

ARTICLE IVBIS

APPLICATION OF DEFENCES AND LIMITS OF LIABILITY

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.
2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.
3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

ARTICLE V

SURRENDER OF RIGHTS AND IMMUNITIES, AND INCREASE OF RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under the Rules, provided that such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules.

Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

ARTICLE VI

SPECIAL CONDITIONS

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued

and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

ARTICLE VII

LIMITATIONS ON THE APPLICATION OF THE RULES

Nothing herein contained in these Articles shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

ARTICLE VIII

LIMITATION OF LIABILITY

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of vessels.

ARTICLE IX

LIABILITY FOR NUCLEAR DAMAGE

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

ARTICLE X

APPLICATION

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if, -

- (a) the bill of lading is issued in Pakistan or a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in Pakistan or a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 2026

Statement of Objects and Reasons

The Carriage of Goods by Sea Act, 1925 is presently in force in Pakistan for regulating the carriage of goods by sea. In view of developments in international maritime trade / commerce and the evolution of global shipping practices, the existing legal framework requires updating to ensure consistency with internationally recognised standards and to address contemporary requirements.

The proposed Act seeks to standardise the carriage of goods by sea in accordance with international conventions and practices. Furthermore, it aims to promote fairness in maritime trade by balancing the respective rights and obligations of carriers and shippers while protecting parties against unjust and inequitable contractual terms.

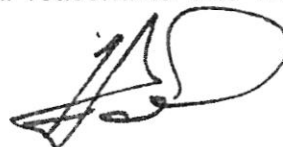
The Act provides for the qualification of contractual liability and restricts shipowners from introducing exemptions from liability beyond those permitted under the rules annexed to the Act. This is intended to ensure accountability for loss of or damage to goods occurring during the period of carriage.

The international rules governing the carriage of goods by sea, as amended and incorporated with modifications in the Schedule to the Act, are conferred the force of law, subject to the provisions of the Act. The rules annexed to the Act clearly defines the responsibilities, liabilities, rights and immunities of carriers under bills of lading.

The Act further enables carriers and shippers to enter into special contracts and to issue specific documents in respect of particular categories of carriage or shipment, including live animals, sensitive materials and heavy or special cargo which may necessitate special treatment.

The scope of the Act has been clarified to apply to ships carrying goods from any port or place in Pakistan to any other port or place, whether within or outside Pakistan, and vice versa, where such carriage is effected under a bill of lading, sea waybill, ship's delivery order or any other document as may be notified by the Federal Government.

The Act also defines the period of responsibility of the carrier and places an obligation on carriers to ensure the safe carriage of goods by taking all reasonable and necessary measures for their protection during transit.



(Muhammad Junaid Anwar)
Federal Minister for Maritime Affairs

قومی اسمبلی سیکرٹریٹ

سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری کے بل، ۲۰۲۶ء پر قائمہ کمیٹی برائے بحری امور کی رپورٹ

میں، چیئرمین قائمہ کمیٹی برائے بحری امور ۱۳ مئی، ۲۰۲۶ء کو قائمہ کمیٹی کے سپرد کردہ سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری سے متعلق قانون کو یکجا کرنے کے بل [سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری کابل، ۲۰۲۶ء] (سرکاری بل) پر رپورٹ ہدایت پیش کرنے کا شرف حاصل کرتا ہوں۔

۲۔ کمیٹی حسب ذیل اراکین پر مشتمل ہے:-

۱۔ جناب عبدالقادر پٹیل	چیئرمین
۲۔ چوہدری فرخ الطاف	رکن
۳۔ ملک شاکر بشیر اعوان	رکن
۴۔ جناب احمد عتیق انور	رکن
۵۔ ملک سیف الملوک کھوکھر	رکن
۶۔ جناب عامر طلال خان	رکن
۷۔ محترمہ رومینہ خورشید عالم	رکن
۸۔ جناب اسفین یدراہیم بھنڈارا	رکن
۹۔ جام عبدالکریم بشار	رکن
۱۰۔ سید رفیع اللہ	رکن
۱۱۔ سردار نبیل احمد گبول	رکن
۱۲۔ جناب حسان صابر	رکن
۱۳۔ جناب محمد عون ثقلین	رکن
۱۴۔ جناب یلین بلوچ	رکن
۱۵۔ سید شاہ احد علی شاہ	رکن
۱۶۔ جناب شاہد احمد	رکن
۱۷۔ جناب محمد ارشد ساہی	رکن
۱۸۔ جناب خرم منور منج	رکن
۱۹۔ میاں غوث محمد	رکن
۲۰۔ جناب محمد عثمان بادیانی	رکن
۲۱۔ جناب محمد جنید انوار چوہدری	رکن
وزیر برائے بحری امور	رکن بلحاظ عہدہ

۳۔ کمیٹی نے ۸ جولائی، ۲۰۲۶ء کو منعقدہ اپنے اجلاس میں قومی اسمبلی میں پیش کردہ مسئلہ - الف پر موجود بل پر غور کیا اور سفارش کی کہ قومی اسمبلی بل کو پیش کردہ صورت میں منظور کرے۔

دستخط/-
(عبدالقادر پٹیل)
چیئرمین

دستخط/-
(سعید احمد چٹلا)
قائم مقام سیکرٹری
اسلام آباد، ۲۲ جولائی، ۲۰۲۶ء

[قائمہ کمیٹی کی رپورٹ کردہ صورت میں]

سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری سے متعلق قانون کو یکجا کرنے کا بل

ہر گاہ کہ یہ قرین مصلحت ہے کہ سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری سے متعلق قانون کو یکجا کیا جائے اور اسے بین الاقوامی طریقہ کار کی مطابقت میں بنایا جائے اور بار ناموں اور دیگر معاہدات یا دستاویزات کے تحت سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری سے متعلق مال برداروں کی ذمہ داریوں، واجبات، حقوق اور استثناعات کو واضح اور منضبط کیا جائے؛

بذریعہ ہذا حسب ذیل قانون وضع کیا جاتا ہے:-

۱۔ مختصر عنوان، وسعت اور آغاز نفاذ۔ (۱) یہ ایکٹ سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری ایکٹ،

۲۰۲۶ء کے نام سے موسوم ہوگا۔

(۲) یہ کل پاکستان پر وسعت پذیر ہوگا۔

(۳) یہ فی الفور نافذ العمل ہوگا۔

۲۔ قواعد کا اطلاق۔ (۱) اس ایکٹ میں، عبارت ”قواعد“ سے مراد وہ قواعد ہیں جیسا کہ اس

ایکٹ کے جدول میں دیئے گئے ہیں۔

(۲) اس ایکٹ اور قواعد کے احکامات سمندر کے راستے اشیاء کی نقل و حمل کرنے سے متعلق اور اس سے

وابستہ جہازوں پر اشیاء لے جانے پر نافذ العمل ہوں گے۔

(الف) پاکستان کی کسی بھی بندرگاہ سے پاکستان کے اندر کسی بھی دوسری بندرگاہ یا مقام تک؛

(ب) پاکستان کی کسی بھی بندرگاہ سے بیرون پاکستان کسی بھی بندرگاہ یا مقام تک؛ اور

(ج) بیرون پاکستان کسی بھی بندرگاہ سے پاکستان میں کسی بھی بندرگاہ یا مقام تک، خواہ جہاز،

مال بردار، ترسیل کنندہ، وصول کنندہ، یا دلچسپی رکھنے والے کسی دوسرے شخص کی قومیت کوئی

بھی ہو، اور خواہ مال برداری کے معاہدے پر عمل درآمد کا کوئی بھی قانون ہو؛

مگر شرط یہ ہے کہ وفاقی حکومت، سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، سمندر کے راستے پاکستان کے اندر ایک بندرگاہ سے پاکستان میں کسی بھی دوسری بندرگاہ تک اشیاء کی بار برداری سے متعلق اس ایکٹ اور قواعد کے اطلاق میں ترمیم، رد و بدل یا تبدیلی کر سکے گی۔

(۳) ذیلی دفعہ (۴) کے تابع، اس دفعہ میں شامل کوئی امر سمندر کے ذریعے اشیاء کی مال برداری کے کسی معاہدے کے قواعد پر کسی چیز کے اطلاق کے طور پر تعبیر نہیں ہوگا، تاوقتیکہ سمندر کے ذریعے مال برداری کی دستاویز کے اجراء کے لئے معاہدہ صریحاً یا بذریعہ اطلاق اس کا حکم نہ دیتا ہو۔

(۴) قواعد کے آرٹیکل ۱۰ کی شق (ج) سے متناقص ہوئے بغیر، قواعد کا حسب ذیل کی نسبت سے قانونی نفاذ ہوگا۔

(الف) کسی بھی بارنامے کے ذریعے؛

(ب) اشیاء کی کوئی رسید بشمول سمندری بیجک اور جہاز کا ڈیلیوری آرڈر، اگر رسید بارنامے کے طور پر ہو؛

مگر شرط یہ ہے کہ معاہدے میں یہ شامل ہو یا اس کی تصدیق ہوتی ہو کہ معاہدہ

سمندر کے ذریعے اشیاء کی بار برداری کے لئے ہے؛ یا

(ج) کوئی دوسری دستاویز جس کی وفاقی حکومت کی جانب سے سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے صراحت کی گئی ہو؛

مگر شرط یہ ہے کہ ایسی دستاویزات کی صورت میں جن پر شق (ج) کا اطلاق ہوتا

ہو، یہ ایکٹ اور قواعد کسی بھی ضروری تبدیلیوں کے ساتھ یا قواعد کے آرٹیکل ۳ کے

پیراگراف ۴ اور ۷ کو حذف کرتے ہوئے لاگو ہوں گے۔

(۵) قواعد کے آرٹیکل ۴ کی اغراض کے لئے، کسی ایک حق کے خصوصی حصول کے لئے مخصوص یوم کی

مالیت پاکستانی روپوں میں اس رقم کے مساوی تصور ہوگی جیسا کہ بین الاقوامی مالیاتی فنڈ نے مذکورہ یوم یا اس سے پہلے

کے قریب ترین یوم کے لئے متعین کی ہو جس کے لئے تعین کیا گیا ہو کہ ایک حق کے خصوصی حصول کے مساوی ہو۔

(الف) مذکورہ یوم کے لئے؛ یا

(ب) اگر مذکورہ یوم کے لئے کوئی رقم مقرر نہ کی گئی ہو تو، مذکورہ یوم سے پہلے کے آخری دن کے

لئے یہ رقم جس طرح مقرر کی گئی ہو۔

۳۔ سمندری لاگت اس معاہدہ معنوی میں مطلق ضمانت نہیں ہوگی جس پر قواعد کا اطلاق ہوتا ہو۔

سمندر کے راستے اشیاء لے جانے کے کسی بھی معاہدے میں جس پر قواعد کا اطلاق ہوتا ہو مال بردار کی طرف سے جہاز کی سمندری لاگت دینے کی مطلق ذمہ داری نہیں ہوگی۔

۴۔ وہ دستاویزات جن پر اس ایکٹ اور قواعد کا اطلاق ہوتا ہے۔ (۱) قواعد کے

آرٹیکل ۳ کے پیرا گراف ۴ اور ۷ کے تابع، پورے قواعد میں عبارت ”بارنامہ“ جیسا کہ اس ایکٹ میں دی گئی ہے ”دستاویز سمندری بار برداری“ کے طور پر پڑھی جائے گی۔

(۲) اس ایکٹ اور قواعد میں دستاویز سمندری بار برداری کے کسی حوالے میں حسب ذیل میں سے کوئی بھی شامل ہوں گے۔۔۔

(الف) بارنامہ؛

(ب) سمندری بیجک؛

(ج) جہاز کا ڈلیوری آرڈر؛ یا

(د) کوئی دیگر دستاویز جس کی وفاقی حکومت سرکاری جریدے میں اعلان کے ذریعے، صراحت کرے؛

(۳) اس ایکٹ اور قواعد کی اغراض کے لئے حسب ذیل کا کوئی بھی حوالہ۔۔۔

(الف) بارنامہ میں کسی ایسی دستاویز کا کوئی حوالہ شامل نہیں ہوگا جو ناقابل انتقال ہو خواہ تحریر ظہری کے ذریعے ہو یا، حاملی ہنڈی کی صورت میں، تحریر ظہری کے بغیر حوالگی کے ذریعے ہو، تاہم، اس میں جہاز کی بھرائی کے بارنامہ کے لئے وصول کردہ حوالہ شامل ہے؛

(ب) سمندری بیجک سے مراد کوئی ایسی دستاویز ہے جو بارنامہ نہیں لیکن۔۔۔

(اول) اشیاء کی ایسی رسید جس میں سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری کے لئے معاہدہ

شامل ہو یا اس کی تصدیق ہوتی ہو؛ اور

(دوم) اس شخص کی شناخت ہوتی ہو جسے مذکورہ معاہدہ کے مطابق مال بردار کی طرف

سے مال حوالے کیا جائے گا؛ اور

(ج) جہاز کے ڈیوری آرڈر سے مراد کوئی بھی دستاویز مراد ہے جو نہ تو بارنامہ ہونہ ہی سمندری بیجک لیکن ایک اقرارنامے پر مشتمل ہو جو،۔

(اڈل) سمندر کے راستے اشیاء کی بار برداری کے لئے معاہدہ کی اغراض کے تحت ہو جس سے دستاویز کا تعلق ہو، یا ان اشیاء سے متعلق ہو جس میں مذکورہ اشیاء شامل ہوں؛ اور

(دوم) مال بردار کی طرف سے دستاویز میں تصدیق شدہ شخص کے ساتھ اقرارنامہ جب اس شخص کو اشیاء حوالے کرنے سے متعلق ہو جس سے دستاویز کا تعلق ہے۔

(۳) کاروبار بذریعہ الیکٹرانک آرڈیننس ۲۰۰۲ء (نمبر ۵۱ مجریہ ۲۰۰۲ء) کی دفعہ ۳۱ کے باوجود، کوئی دستاویز جو ذیلی دفعات (۲) اور (۳) میں مذکور ہوں، کاروبار بذریعہ الیکٹرانک آرڈیننس ۲۰۰۲ء (نمبر ۵۱ مجریہ ۲۰۰۲ء) کی اغراض کے لئے دستاویز تصور ہوگی اور مذکورہ دستاویز سے متعلق اس ایکٹ اور قواعد میں موجود تمام حوالہ جات میں ان کی الیکٹرانک شکل شامل ہوگی اور مذکورہ تمام دستاویزات کو تمام تحفظات اور استثناء حاصل ہوں گے جو کاروبار بذریعہ الیکٹرانک آرڈیننس ۲۰۰۲ء (نمبر ۵۱ مجریہ ۲۰۰۲ء) میں دیئے گئے ہیں۔

۵۔ زندہ جانوروں کی نقل و حمل کے لیے عرشہ کا اطلاق۔ (۱) اگر اور اس حد تک کہ

معاہدے میں شامل ہو یا بارنامہ میں، اس کی شہادت ملتی ہو یا سمندری بار برداری کی کسی دیگر دستاویز میں زندہ جانوروں کی نقل و حمل کے لیے عرشہ کا اطلاق ہوتا ہو تو، قواعد اس طرح مؤثر ہوں گے بشرطیکہ قواعد کے آرٹیکل ۱ کی شق (ج) زندہ جانوروں کی نقل و حمل کے لیے عرشہ کو اس کے اطلاق سے خارج نہیں کرتا:

مگر شرط یہ ہے کہ، اگر ترسیل کنندہ کو ان اشیاء کے ذخیرہ کرنے کے لئے مخصوص ضرورت ہو جو عرشے پر یا اس کے اوپر لاد ا گیا ہو تو، ترسیل کنندہ لازمی طور پر مال بردار کو مال کی بکنگ کے وقت یا اس سے قبل تحریری طور پر اس ضرورت سے مطلع کرے گا۔

(۲) اس دفعہ کی اغراض کے لئے، ”نقل و حمل کے لیے عرشہ“ سے مراد ایسی نقل و حمل ہے، جس کے بارے میں معاہدہ مال برداری میں بتایا گیا ہو کہ وہ عرشے پر لاد ا جائے گا اور وہ اسی طرح لاد ا گیا ہو۔

۶۔ قواعد کے آرٹیکل ۴ ب کا اطلاق:۔ (۱) قواعد کے آرٹیکل ۴ ب میں شامل کسی امر کے

باوجود، اگر کوئی مال بردار اشیاء کو عرشے پر یا اس سے اوپر لادے تو یہ اس معاہدے کی صریحاً خلاف ورزی ہے جو مال کی بکنگ کے وقت یا اس سے قبل اشیاء کے ترسیل کنندہ کے ساتھ کیا گیا ہو، اشیاء کو پہنچنے والے کسی نقصان یا ضرر کے لئے جو اشیاء کو عرشے پر یا اس کے اوپر لادنے کے نتیجے میں ہو، مال بردار حسب ذیل کا،۔

(الف) قواعد میں دی گئی کسی ذمہ داری سے مستثنیٰ یا اس سے بری الذمہ نہیں ہوگا؛ یا

(ب) قواعد میں دیئے گئے نقصان یا ضرر کے لئے ذمہ داری کی کسی حد سے انتفاع کا مستحق نہیں ہوگا۔

(۲) جب بھی کوئی نقصان یا ضرر بکنگ کے وقت یا اس سے قبل اشیاء کے ترسیل کنندہ کے ساتھ کئے گئے معاہدے کے برعکس عرشے پر اشیاء کی بار برداری کے نتیجے میں ہوا ہو تو بار ثبوت مال بردار پر ہوگا جو یہ ثابت کرے گا کہ نقصان یا ضرر صرف عرشے پر اشیاء مذکورہ کی غیر مجاز بار برداری کے نتیجے میں نہیں ہوا۔

۷۔ مال کی کھیپ کے حوالے سے اطلاق:۔ جب کسی تجارتی قاعدے کے تحت مال کی کھیپ

کا وزن بار نامے میں یا دیگر سمندری مال برداری کی دستاویز میں شامل کیا جائے وہ ایسا وزن ہے جس کا مال بردار یا ترسیل کنندہ کے علاوہ کسی تیسرے فریق نے متعین کیا ہو یا تسلیم کیا ہو، تب قواعد میں اس امر کے باوجود، بار نامہ یا دیگر سمندری مال برداری کی دستاویز کو بار نامے یا دیگر سمندری مال برداری کی دستاویز میں اس طرح دیئے گئے وزن کی اشیاء وصول کرنے والے بار بردار کے خلاف شہادت بادی النظر متصور نہیں ہوگی، اور سامان لادتے وقت ترسیل کنندہ کی طرف سے اس کے صحیح ہونے کی ضمانت متصور نہیں ہوگی۔

۸۔ ذمہ داری کی مدت:۔ (۱) قواعد کے آرٹیکل ۱ کی شق (ہ) میں شامل کسی امر کے باوجود، قواعد کے

تحت مال بردار کی ذمہ داری اس وقت شروع ہوگی جب مال بردار مال لادے جانے والی بندرگاہ پر اشیاء کی ڈیوری لیتا ہے اور اس وقت ختم ہوگی جب مال بردار مال اتارے جانے والی بندرگاہ پر اشیاء وصول کنندہ کے سپرد کرتا ہے۔

(۲) ذیلی دفعہ (۱) اور قواعد کی اغراض کے لئے، حسب ذیل اشیاء یا مال بار بردار کی جانب سے وصول

کردہ متصور ہوں گی،۔۔

(الف) جب معاہدہ نقل و حمل یا کسی دوسرے دستاویز کی شرائط کی مطابقت میں وصول کیا گیا ہو جس کا حوالہ دفعہ ۳ کی ذیلی دفعہ (۴) میں متذکرہ ہو جو مال یا اشیاء کی وصولی کا وقت اور مقام طے کرے؛ یا

(ب) جہاں معاہدہ نقل و حمل میں یا کسی دوسری دستاویز میں جس کا حوالہ دفعہ ۳ کی ذیلی دفعہ (۴) میں دیا گیا ہے میں مال یا اشیاء کی وصولی کا وقت اور مقام طے نہ ہو۔

(اول) خشک مال، مارچ یا گیس مال کی صورت میں، جب کہ مال کی کھیپ جہاز میں نالی، پائپ، بالٹیوں، منقلہ، یا کسی دوسرے ذریعے سے داخل کی گئی ہوں؛
(دوم) مظروف شدہ مال کی صورت میں جب کہ۔۔۔

(الف) کنٹینر کو مال بردار، اس کے ملازمین یا ایجنٹوں نے ترسیل کنندہ یا اس کی طرف سے کام کرنے والے شخص سے اپنی تحویل میں لے لیا ہو؛ یا

(ب) جب مال بردار، اس کے ملازمین یا ایجنٹوں نے ہیٹ مجاز یا کسی تیسرے فریق سے کنٹینر لے لیا ہو جس پر قانون یا ضوابط کے مطابق سامان لادنے والی بندرگاہ پر اطلاق ہوتا ہو، تو اشیاء جہاز پر لادنے کے لئے لازماً حوالے کی جائیں گی؛ یا

(ج) اشیاء جو مال بردار کی طرف سے کنٹینر میں لادی جائیں گی پیرا گراف (الف) یا پیرا گراف (ب) کے مطابق قبضے میں لیا جائے گا؛ اور

(سوم) مال کی صورت میں علاوہ ازیں شقات (دوم) یا (سوم) میں مصرحہ مال کہ، جب مال بردار نے حسب ذیل سے اشیاء تحویل میں لی ہوں۔۔۔

(الف) ارسال کنندہ، یا کوئی شخص جو اس حوالے سے مجاز ہو؛ یا

(ب) کسی اتھارٹی یا تیسرے فریق سے جس پر، قانون یا ضوابط کے مطابق سامان لادنے والی بندرگاہ پر اطلاق ہوتا ہو، تو اشیاء جہاز پر لادنے کے لئے لازماً حوالے کی جائیں؛

(۳) ذیلی دفعہ (۱) اور قواعد کی اغراض کے لئے، اشیاء یا سامان کو وصول کنندہ کے حوالے متصور کیا

جائے گا،۔۔

(الف) جب معاہدہ نقل و حمل کی شرائط یا کسی بھی دستاویز جس کا حوالہ دفعہ ۳ کی ذیلی دفعہ (۴)

میں دیا گیا ہے جس میں اشیاء یا سامان کے حوالے کرنے کا وقت اور مقام مقرر کیا گیا ہو؛ یا

(ب) جہاں معاہدہ نقل و حمل میں کسی دوسری دستاویز میں جس کا حوالہ دفعہ ۳ کی ذیلی دفعہ (۴)

میں دیا گیا ہے میں مال یا اشیاء کی وصولی کا وقت اور مقام طے نہ ہو،۔

(اول) خشک مال، مائع یا گیس مال کی صورت میں، جب کہ مال کی کھپ جہاز سے نالی،

پائپ، بالٹیوں، منقلالہ، یا کسی دوسرے ایسے ذریعے سے خارج کی گئی ہوں؛ اور

(دوم) مظروف شدہ مال کی صورت میں جب کہ،۔۔

(الف) کنٹینر وصول کنندہ یا اس کی جانب سے مجاز کردہ شخص کے حوالے کیا گیا

ہو؛ یا

(ب) ایسی صورتوں میں جب کہ وصول کنندہ مال بردار سے کنٹینر وصول نہ

کرے، تو انہیں وصول کنندہ یا اس کی طرف سے کام کرنے والے شخص

کو معاہدے کے مطابق یا خصوصی ٹریڈ کا استعمال کرتے ہوئے جس

کا اطلاق مال اتارنے والی بندرگاہ پر ہوتا ہو، کے انصرام میں

دے گا؛ یا

(ج) کنٹینر کو اتھارٹی یا کسی تیسرے فریق کے حوالے کیا ہو جسے، مال

اتارنے والی بندرگاہ پر قابل اطلاق قانون یا ضوابط کے مطابق،

مال کو وصول کنندہ یا اس کی طرف سے کام کرنے والے شخص کے سپرد

کرنے کیلئے لازماً حوالے کیا جائے؛ یا

(د) اشیاء جو مال بردار کی جانب سے کنٹینر سے اتاری گئی ہوں پیرا گراف (الف)،

(ب) یا پیرا گراف (ج) کی مطابقت میں قبضے میں لی جائیں گی؛

(سوم) مال کی صورت میں علاوہ ازیں شقات (دوم) یا (سوم) میں مصرحہ مال کہ، جب مال بردار وصول کنندہ کو اشیاء حوالے کر دیتا ہے۔

(الف) مال کو وصول کنندہ کے حوالے کرتے ہوئے؛ یا

(ب) ایسی صورتوں میں جب کہ وصول کنندہ مال بردار سے کنٹینر وصول نہ کرے تو، انہیں وصول کنندہ کو معاہدے یا قانون کے مطابق یا خصوصی ٹریڈ کا استعمال کرتے ہوئے جس کا اطلاق مال اتارنے والی بندرگاہ پر ہوتا ہو، کے انصرام میں دے گا؛ یا

(ج) اتھارٹی یا کسی تیسرے فریق کو جسے، مال اتارنے والی بندرگاہ پر قابل اطلاق قانون یا ضوابط کے مطابق، مال لازماً حوالے کیا جانا چاہیے۔

(۴) اس دفعہ کی اغراض کے لئے جہاں اشیاء بنڈلوں میں باندھی گئی ہوں، ”اشیاء“ میں مذکورہ مال برداری یا بیکیجنگ شامل ہے بشرطیکہ وہ ارسال کنندہ کی جانب سے فراہم کیا گیا ہو۔

(۵) اس ایکٹ میں کوئی امر مال بردار یا ارسال کنندہ کو اقرار نامے، معاہدے، شرط، تخصیص یا استثناء میں شامل ہونے سے نہیں روکے گا جو مال بردار کو نقصان یا ضرر کی بابت سامان یا مال کو قبضے میں رکھنے اور حفاظت اور لاد کر لے جانے یا اس سے متعلقہ کے لئے ذمہ داری اور جواب دہی جو کہ سامان یا مال کے وصول کنندہ سے لادنے والی بندرگاہ یا بعد میں مال اتارنے والی بندرگاہ پر سامان یا مال کو وصول کنندہ کے حوالے کرنے سے پہلے ہوا ہو۔

وضاحت:- اس دفعہ کی اغراض کے لئے قواعد کے اطلاق کی مدت میں توسیع کریں گے جو قواعد کے آرٹیکل ۱ کی شق (ہ) کے احکامات، سے متجاوز ہوں گے اور ذیلی دفعہ (۱) کے تحت میعاد ذمہ داری کی حد تک ہوں گے، جیسا کہ قواعد کے آرٹیکل ۷ کے تحت بھی فراہم کیا گیا ہے۔

۹۔ یہ ایکٹ مرچنٹ شپنگ آرڈیننس ۲۰۰۱ء (۵۲ مجریہ ۲۰۰۱ء) کے بعض احکام یا کسی دوسرے قانون پر غالب نہیں ہوگا جو سمندر میں جانے والے جہازوں کے مالکان کی ذمہ داریوں کو محدود کرتا ہو۔

اس ایکٹ میں کوئی بھی امر مرچنٹ شپنگ آرڈیننس ۲۰۰۱ء (۵۲ مجریہ ۲۰۰۱ء) کی دفعات ۳۸۲ تا ۳۸۷، دونوں شامل ہیں، اور دفعات ۵۳۳ تا ۵۳۸، دونوں شامل ہیں، پر عملدرآمد یا فی الوقت نافذ العمل کسی دوسرے قانون کے عمل درآمد ہونے پر جو سمندر میں جانے والے جہازوں کے مالکان کی ذمہ داریوں کو محدود کرتا ہو، اثر انداز نہیں ہوگا۔

۱۰۔ تنسیخ اور استثناء۔ (۱) سمندر کے راستے اشیاء کی نقل و حمل ایکٹ، ۱۹۲۵ء (نمبر ۲۶ بابت ۱۹۲۵ء) کو بذریعہ ہذا منسوخ کیا جاتا ہے۔

(۲) اس ایکٹ میں شامل کوئی بھی امر سمندر کے راستے اشیاء کی نقل و حمل کے کسی معاہدے پر لاگو نہیں ہوگی اور اس ایکٹ کے نفاذ سے قبل اس کے ضمن میں یا اس سے متنب ہونے والی کوئی بھی کارروائی یا شروع کیا گیا کوئی بھی مقدمہ بھی اس کے دائرہ اطلاق میں نہیں آئے گا، نہ ہی کسی بارنامے پر یا دیگر سمندری بار برداری کی دستاویز پر اطلاق ہوگا جو اس ایکٹ کے نفاذ سے قبل یا بعد میں متذکرہ معاہدے کی مطابقت میں جاری ہوئی ہو۔

(۳) سمندر کے راستے اشیاء کی نقل و حمل ایکٹ، ۱۹۲۵ء (نمبر ۲۶ بابت ۱۹۲۵ء) کی تنسیخ کے باوجود، مذکورہ ایکٹ کے تحت کیا گیا کوئی بھی امر، لی گئی کارروائی، عائد کردہ کوئی ذمہ داری، واجبات یا سزا، تفویض کردہ یا استعمال کردہ اختیار، صادر کردہ احکامات اور کیا گیا ہر امر کو اس ایکٹ کے ذریعے یا اس کے تحت عطاء کردہ اختیار کو استعمال کرتے ہوئے اور وہ بدستور جاری رہیں گے اور ان کو اس ایکٹ کے تحت بالترتیب کیا گیا، لی گئی، عائد کردہ، تفویض کردہ، استعمال کردہ یا صادر کردہ متصور کیا جائے گا۔

جدول

[دیکھئے دفعہ ۲ کی ذیلی دفعہ (۱)]

آرٹیکل ۱

تعریفات

- ان قواعد میں دی گئی حسب ذیل عبارات کا وہی مفہوم ہے جو انہیں بالترتیب دیا گیا ہے، یعنی کہ، ---
- (الف) ”مال بردار“ میں مالک یا جہاز کرائے پر دینے والا شامل ہے جس نے ترسیل کنندہ کے ساتھ نقل و حمل کا معاہدہ کر رکھا ہو؛
- (ب) ”معاہدہ نقل و حمل“ کا اطلاق صرف ان معاہدوں پر ہوگا جو بارنامے کے تحت آتے ہیں، جہاں تک سمندر کے ذریعے مذکورہ اشیاء کی نقل و حمل کا تعلق ہے، کسی بارنامہ یا مذکورہ بالا طور و یہی ہی دستاویز حقیقت جو استحقاق کے تحت یا اس کی مطابقت میں جاری ہوئی ہو اس وقت سے جب کہ مذکورہ بارنامہ مال بردار اور مذکورہ مالک کے درمیان تعلق کو باضابطہ کرتی ہو شامل ہے؛
- (ج) ”اشیاء“ میں بشمول اشیاء، سامان، اجناس اور ہر قسم کی کوئی بھی شے جو زندہ جانوروں اور مال و اسباب کے علاوہ ہو جن کی نقل و حمل کے بارے میں معاہدے میں بیان کیا گیا ہو کہ ان کی ترسیل عرشے کے ذریعے ہوگی اور ویسے ہی ان کی نقل و حمل ہوئی ہو؛
- (د) ”جہاز“ سے کوئی بھی بحری جہاز جو کہ سمندر کے ذریعے اشیاء کی نقل و حمل کے لئے استعمال ہو مراد؛
- (ه) ”اشیاء کی نقل و حمل“ سے اشیاء کو جہاز پر لا دے جانے کے وقت سے لے کر جہاز سے اتارے جانے کے وقت تک کی مدت شامل ہے۔

آرٹیکل ۲

خطرات

آرٹیکل ۶ کے احکام کے تابع، سمندر کے راستے اشیاء کی نقل و حمل کے ہر ایک معاہدے کے تحت بار بردار، مذکورہ اشیاء کے لادنے، دیکھ بھال کرنے، ذخیرہ کرنے، نقل و حمل کرنے، نگرانی کرنے، حفاظت کرنے اور انہیں اتارنے سے متعلق ذمہ داریاں اور جواب دہی کے تابع ہوگا اور بعد ازیں دیئے گئے حقوق و تحفظات کا مستحق ہوگا۔

آرٹیکل ۳

ذمہ داریاں اور جواب دہی

۱۔ بار بردار بحری سفر کے آغاز سے پہلے اور آغاز پر، حسب ذیل کے لئے مناسب احتیاط برتنے کا پابند ہو گا۔۔۔

(الف) جہاز کو بحری سفر کے قابل بنائے؛

(ب) جہاز پر عملے، ساز و سامان اور سپلائی کو یقینی بنائے؛

(ج) اشیاء، ریفریجریٹر اور سرد خانوں، اور بحری جہاز کے تمام دیگر حصوں کو درست رکھے جن میں سامان رکھا جاتا ہے، اُن کو سامان کی وصولی، نقل و حمل اور حفاظت کے لیے موزوں اور محفوظ بنائے۔

۲۔ آرٹیکل ۴ کے احکام کے تابع، مال بردار مناسب طور پر اور احتیاط سے اشیاء کو لادے گا، انصرام کرے گا، رکھے گا، اٹھائے گا، سنبھالے گا، ان کی حفاظت کرے گا اور انہیں اتارے گا۔

۳۔ اشیاء کو اپنی حفاظت میں لینے کے بعد، مال بردار یا مالک یا مال بردار کا ایجنٹ، ترسیل کنندہ کے مطالبے پر، ترسیل کنندہ کو بار نامہ جاری کرے گا جس میں دوسری چیزوں کے علاوہ حسب ذیل تفصیلات شامل ہوں گی:

(الف) اشیاء کی شناخت کے لئے ان پر ویسے ہی ضروری نشانات لگانا جیسا کہ مذکورہ اشیاء کو لادنے سے پہلے ترسیل کنندہ نے تحریری طور پر فراہم کیے تھے، بشرطیکہ اشیاء پر مذکورہ نشانات مہرزہ ہوں یا بصورت دیگر اگر اشیاء بند نہ ہوں یا مذکورہ اشیاء کے ڈبوں یا ڈھکنوں پر نشان واضح طور پر اور اس طریقے سے لگائے گئے ہوں جو عمومی حالات میں سفر کے اختتام تک قابل شناخت رہیں؛

(ب) پیکیٹوں یا چیزوں کی تعداد، یا مقدار یا وزن، جیسی بھی صورت ہو، جیسا کہ ترسیل کنندہ نے تحریری طور پر فراہم کی ہوں؛

(ج) اشیاء کی ظاہری شکل اور حالت؛

مگر شرط یہ ہے کہ کوئی بار بردار، مالک یا بار بردار کا ایجنٹ اس کا پابند نہیں ہوگا کہ وہ بارنامے میں نشانات، تعداد، مقدار یا وزن کے بارے میں بتائے یا ظاہر کرے جس کے بارے میں شک کرنے کے لئے اس کے پاس معقول وجہ موجود ہو کہ وہ حقیقتاً وصول کردہ اشیاء کو اس طرح صحیح ظاہر نہیں کرے گی یا جن کی جانچ پڑتال کرنے کے لئے اُس کے پاس مناسب ذرائع نہ ہوں۔

۴۔ مذکورہ بارنامہ، بار بردار کی طرف سے اشیاء کی وصولی کی بادی انظر شہادت ہوگی جیسا کہ پیرا گراف ۳ (الف)، (ب) اور (ج) کی مطابقت میں بیان کیا گیا ہے، تاہم، اس کے برعکس ثبوت اس صورت میں قابل تسلیم نہیں ہوگا جب بارنامہ نیک نیتی سے کام کرنے والے کسی تیسرے فریق کو منتقل کر دیا گیا ہو۔

۵۔ ترسیل کنندہ کو یہ تصور کیا جائے گا کہ مال کو جہاز پر لادتے وقت اس نے نشانات، تعداد، مقدار اور وزن کی صداقت کے بارے میں بار بردار کو ضمانت دی ہے، جیسا کہ اس نے فراہم کیا ہے اور ترسیل کنندہ، مال بردار کو اس تمام نقصان، ضرر اور مصارف سے بری الذمہ کر دے گا جو مذکورہ کوائف کے غلط ہونے کی وجہ سے پیدا ہوئے ہوں یا اس کے نتیجہ میں ہوئے ہوں، بار بردار کا مذکورہ قانونی ذمہ داری سے بری ہونے کا حق کسی بھی صورت میں ترسیل کنندہ کے علاوہ کسی دوسرے شخص کے ساتھ بار برداری کے معاہدے کے تحت اس کی ذمہ داری اور مواخذہ کو محدود نہیں کرے گا۔

۶۔ تاوقتیکہ بار بردار یا اس کے کارندے کو مال اتارے جانے والی بندرگاہ پر ڈیلیوری کا استحقاق رکھنے والے شخص کو اشیاء حوالے کرتے وقت یا اس سے قبل نقصان یا خسارے اور مذکورہ نقصان یا خسارے کی عمومی نوعیت سے متعلق معاہدہ نقل و حمل کے تحت یا اگر بظاہر نقصان یا خسارہ نہ ہو تو، تین یوم کے اندر، تحریری نوٹس نہ دیا جائے تو، مذکورہ سامان کی منتقلی بذات خود اس امر کا بادی النظر شہادت ہوگی کہ مال بردار نے وہ سامان اس حالت میں حوالے کیا جیسا کہ بار نامے میں بیان کیا گیا تھا۔

یہ تحریری نوٹس دینے کی ضرورت نہیں ہوگی اگر اشیاء کی حالت ان کی وصولی کے وقت، کئے گئے مشترکہ سروے یا معائنے کے مطابق پائی جائے۔

پیرا گراف ۶ ب کے تابع مال بردار اور بحری جہاز ہر صورت میں اشیاء سے متعلق کسی بھی ذمہ داری سے بری الذمہ کر دیا جائے گا، تاوقتیکہ مقدمہ ان کی حوالگی یا اس تاریخ کے ایک سال کے اندر دائر نہ کی جائے جب کہ انہیں حوالے کئے جانا تھا۔ تاہم یہ مدت اس صورت میں بڑھائی جاسکتی ہے اگر فریقین بنائے دعویٰ کے پیدا ہونے کے بعد اس پر باہمی متفق ہوں۔

اگر کسی حقیقی یا متوقع نقصان یا خسارے کی صورت میں، مال بردار اور وصول کنندہ دونوں ایک دوسرے کو اشیاء کا معائنہ کرنے اور ان کی گنتی کرنے کے لئے تمام مناسب سہولتیں بہم پہنچائیں گے۔

۷۔ تیسرے فریق کے خلاف تلافی کے لئے ماقبل پیرے میں دیئے گئے ایک سال کی مدت کے گزرنے کے بعد بھی کوئی کارروائی کی جاسکے گی اگر وہ عدالت کے قانون کے تحت مقدمے کے ختم ہونے کے لئے دیئے گئے وقت کے اندر دائر کی جائے۔ تاہم دیا گیا وقت تین ماہ سے کم نہیں ہوگا جو اس دن سے شروع ہوگا جب کسی شخص کی طرف سے تلافی کے لئے شروع کی گئی مذکورہ کارروائی میں دعویٰ کا تصفیہ ہو گیا ہو یا اسے اس مقدمہ میں سمن موصول ہوا ہو۔

۸۔ اشیاء کے لادے جانے کے بعد، بار بردار، مالک یا بار بردار کے ایجنٹ کی طرف سے ترسیل کنندہ کو جاری کیا جانے والا بار نامہ، اگر ترسیل کنندہ طلب کرے تو، بحری جہاز کا بار نامہ ہوگا، بشرطیکہ ترسیل کنندہ نے اس سے قبل مذکورہ اشیاء کی کوئی دستاویز حقیقت حاصل کی ہو تو، وہ ”بحری جہاز“ کے بار نامہ کے اجراء کے بدلے میں اس سے دستبردار ہو جائے گا۔ لیکن بار بردار کی مرضی سے مذکورہ دستاویز حقیقت میں بار بردار، مالک یا ایجنٹ کی طرف سے مال لادے جانے کی بندرگاہ پر جہاز یا جہازوں کے نام یا ناموں سے اور سامان لادنے کی تاریخ یا تواریخ اس طرح درج

کرائے گا جس اعتبار سے اشیاء جہاز پر لادی گئی ہوں اور جب اس طرح ہوجائیں تو، اور اگر اس آرٹیکل ۳ میں مصرحہ پیرا گراف ۳ کی تفصیلات موجود ہوں تو، وہ آرٹیکل کی غرض کے لئے مذکورہ ”جہاز کی بھرائی“ کا بار نامہ متصور ہوگا۔

۹۔ نقل و حمل کے معاہدے میں شامل کوئی شق، عہد نامہ یا اقرار نامہ جو بار بردار یا جہاز سے اشیاء کو پہنچنے والے یا اس سے متعلقہ نقصان یا خسارے کی ذمہ داری سے بری قرار دیتا ہو جو اس آرٹیکل میں دی گئی ذمہ داریوں اور فرائض سے غفلت برتنے، غلطی یا کوتاہی کے باعث ہوا ہو یا بصورت دیگر قواعد میں دی گئی مذکورہ ذمہ داری کے علاوہ کسی اور صورت میں کم کرتا ہو تو وہ کالعدم اور باطل ہو جائے گی اور مؤثر نہیں ہوگی۔
بیمہ یا ویسی ہی شق کا فائدہ بار بردار کو ذمہ داری سے بری الذمہ قرار دینے والی شق متصور ہوگی۔

آرٹیکل ۴

حقوق اور تحفظات

جہاز کی خرابی کی وجہ سے نہ تو مال بردار اور نہ ہی بحری جہاز اس کے باعث یا اس کے نتیجے میں ہونے والے نقصان یا خسارے کا مستوجب ہوگا ماسوائے اُس صورت کے جب مال بردار نے جہاز کو سمندری سفر کے قابل چالو حالت میں رکھنے اور جہاز کے گوداموں، سرد خانوں اور ٹھنڈے کمروں اور دیگر تمام حصوں کو سامان رسد، نقل و حمل اور حفاظت کی بابت آرٹیکل ۳ کے پیرا گراف ۱ کے احکامات کی مطابقت میں رکھنے میں غفلت اور کوتاہی برتی ہو۔

جب بھی نقصان یا خسارہ جہاز کی خراب حالت کے نتیجے میں ہو تو، مناسب احتیاط برتنے کے ثبوت کا بار مال بردار یا دوسرے شخص پر ہوگا جو اس آرٹیکل کے تحت استثناء کا دعویٰ کرے۔

۲۔ نہ تو بار بردار نہ ہی جہاز حسب ذیل کے نتیجے میں پیدا ہونے والے کسی نقصان یا خسارے کا ذمہ دار ہوگا۔۔۔

(الف) مالک، جہاز ران، پائلٹ یا بحری سفر میں بار بردار کے ملازمین یا جہاز کی انتظامیہ کے کسی فعل، غفلت یا کوتاہی سے ہو؛

(ب) آگ سے سوائے اس صورت کے کہ جب یہ بار بردار کی حقیقی کوتاہی، ذاتی علم کی وجہ سے لگی ہو؛

(ج) سمندری آفات، خطرات اور حادثات یا دیگر بحری پانیوں کے خطرات سے ہو؛

(د) آفات ارضی و سماوی سے ہو؛

(ه) جنگ کی وجہ سے ہو؛

(و) دشمن عامہ کی وجہ سے ہو؛

(ز) شہزادوں، حکمرانوں یا عوام کی گرفتاری یا حراست یا قانونی کارروائی کے تحت ضبطی کی وجہ سے ہو؛

(ح) قرطینہ بندشیں؛

(ط) اشیاء کے ترسیل کنندہ یا مالک، اس کے ایجنٹ یا نمائندے کے کسی فعل یا فروگزاشت کی

بناء پر ہو؛

(ی) مزدوروں کی کسی وجہ سے ہڑتالیں، تالہ بندیاں یا کام روکنا یا مزاحمت، جو جزوی ہو یا

عمومی ہو؛

(ک) ہنگامے اور شہری بد امنی کی وجہ سے ہو؛

(ل) سمندر میں جان اور مال بچانے کی کوشش کے دوران ہونے والا نقصان؛

(م) ذخیرہ مال یا وزن کی ضائع شدہ مقدار یا اشیاء کے اصل نقص، کوئی یا قدرتی خرابی سے

پیدا ہونے والا نقصان یا خسارہ؛

(ن) غیر مناسب پیکنگ؛

(س) ناکافی یا نامناسب نشانات؛

(ع) پوری کوشش کے باوجود پوشیدہ نقائص ظاہر نہ ہو سکیں؛ اور

(ف) کوئی بھی ایسی وجہ جو مال بردار کی کوتاہی یا ذاتی جانکاری کے بغیر ہو، یا مال بردار کے

ایجنٹوں یا ملازمین کی کوتاہی یا غفلت کے بغیر واقع ہوئی ہو، لیکن بار ثبوت استثناء سے فائدہ

اٹھانے والے شخص پر ہوگا کہ وہ یہ ثابت کرے کہ یہ نقصان یا خسارہ نہ تو مال بردار کی کسی

کو تاہی یا غفلت کی وجہ سے ہوا ہے اور نہ ہی مال بردار کے ایجنٹ یا ملازمین کی کسی غفلت یا کوتاہی کی وجہ سے ہوا ہے۔

۳۔ ترسیل کنندہ اس نقصان یا خسارے کا ذمہ دار نہیں ہوگا جو مال بردار یا جہاز نے ترسیل کنندہ، اس کے ایجنٹ یا اس کے ملازمین کے کسی فعل، کوتاہی یا غفلت کے بغیر کسی بھی وجہ سے پیدا ہوا ہو۔

۴۔ سمندر میں جان و مال کے بچانے یا بچانے کی کوشش کرنے سے کسی بھی انحراف یا کوئی معقول خطا کو ان مذکورہ قواعد یا معاہدہ بار برداری کی خلاف ورزی یا رخنہ اندازی متصور نہیں کیا جائے گا، اور مال بردار اس سے ہونے والے کسی نقصان یا خسارے کا ذمہ دار نہیں ہوگا۔

۵۔ (الف) تا وقتیکہ مذکورہ اشیاء کی نوعیت اور مالیت کے بارے میں ترسیل کنندہ نے مال لادنے سے قبل ظاہر نہ کیا ہو اور اس کو بار نامے میں درج نہ کیا ہو، نہ تو مال بردار اور نہ ہی جہاز کسی بھی وقوعہ کی صورت میں ان اشیاء کے نقصان یا خسارے کے ضمن میں اس حد سے جو گم شدہ یا نقصان شدہ اشیاء کے مجموعی وزن کافی پیکٹ یا یونٹ کے حساب سے ۶۶۶۶ یونٹوں سے زائد یا فی کلو گرام کے حساب سے ۲ یونٹوں سے زائد رقم بنتی ہو، جو بھی زیادہ ہو سے زیادہ کا ذمہ دار نہ ہوگا۔

(ب) قابل وصول کل رقم کا حساب مذکورہ اشیاء کی مالیت کے حوالے سے اس مقام اور وقت کے مطابق کیا جائے گا جہاں پر جہاز سے معاہدے کے مطابق اشیاء اتاری گئیں ہوں یا جس وقت اُن کو اتارا جانا چاہیے تھا۔

اشیاء کی مالیت مبادلہ اجناس کی قیمت کے مطابق مقرر کی جائے گی، یا اگر مذکورہ قیمت موجود ہو تو مارکیٹ کی حالیہ قیمت کے مطابق، یا اگر مبادلہ اجناس کی قیمت یا مارکیٹ کی موجودہ قیمت دستیاب نہ ہو تو مذکورہ نوعیت اور معیار کی ویسی ہی اشیاء کی عام مالیت کے حوالے سے مقرر کی جائے گی۔

(ج) جب کنٹینر، نقل پذیر تختہ یا بار برداری کی اسی نوعیت کی اشیاء مال کو اکٹھا کرنے کے لیے استعمال کی جاتی ہوں تو بار نامے میں پیکٹوں یا یونٹوں کی تعداد جیسا کہ بار برداری کی مذکورہ شے میں پیکٹ کئے گئے ہوں اس پیرے کی اغراض کے لیے جہاں تک، پیکٹوں یا یونٹوں کا تعلق ہے، ماسوائے جیسا کہ مذکورہ بالا طور پر بار برداری کی پیکیج یا یونٹ سمجھا جائے گا۔

(د) اس آرٹیکل میں محمولہ یونٹ اکاؤنٹ اینٹیشل ڈرائنگ رائٹ کہلاتا ہے جیسا کہ بین الاقوامی مالیاتی فنڈ کی رو

سے تعریف کی گئی ہے اس پیراگراف کے ذیلی پیراگراف (الف) میں محولہ رقم مذکورہ کرنسی کی مالیت کی بنیاد پر قومی کرنسی میں تبدیل کی جائے گی جس کا تعین عدالت کے قانون کی رو سے مقدمہ ختم ہونے کی تاریخ کو کیا جائے گا۔ کوئی ریاست جو بین الاقوامی مالیاتی فنڈ کی رکن ہو کی قومی کرنسی کی مالیت، اسپیشل ڈرائنگ رائٹ کی شرائط میں، بین الاقوامی مالیاتی فنڈ کی طرف سے نافذ کردہ قدری طریقہ کار کے مطابق عمل اس تاریخ سے شمار کی جائے گی جو اس کے عملدرآمد اور کاروبار کے لئے زیر بحث ہو۔ کوئی ریاست جو بین الاقوامی مالیاتی فنڈ کی رکن نہ ہو، کی قومی کرنسی کی مالیت، اسپیشل ڈرائنگ رائٹ کی شرائط میں، اس طریقہ کار کے مطابق شمار کی جائے گی جس کا تعین مذکورہ ریاست نے کیا ہو۔ باوجود اس کے، کہ کوئی ریاست جو بین الاقوامی مالیاتی فنڈ کی رکن نہ ہو اور جس کا قانون ماقبل فقرات کے احکام نافذ کرنے کی اجازت نہ دیتا ہو، پروٹوکول بابت ۱۹۷۹ء کی توثیق کے وقت یا اس میں اضافہ یا اس کے بعد کسی وقت اعلان کرے کہ اس کنونشن میں دی گئی ذمہ داری کی حدود کا اس کے علاقے تک اطلاق کا تعین حسب ذیل طور پر ہوگا:-

(اول) 666.76 یونٹوں کے اکاؤنٹ کی رقم کی نسبت جیسا کہ اس آرٹیکل کے پیراگراف ۵ کے ذیلی پیراگراف (الف) میں دیا گیا ہے، 10.000 زری یونٹ؛ اور

(دوم) اس آرٹیکل کے پیراگراف ۵ کے ذیلی پیراگراف (الف) میں محولہ ۲ یونٹوں کے اکاؤنٹ کی رقم کی نسبت ۳۰ زری یونٹ۔

ماقبل فقرے میں محولہ زری یونٹ ۹۰۰ تک خالص ہزارویں سونے کے حصے کے مطابق ۵-۶۵ ملی گرام بنتا ہے، مذکورہ فقرے میں صراحت کردہ رقم کی قومی کرنسی میں تبدیلی متعلقہ ریاست کے قانون کے مطابق کی جائے گی۔ ماقبل فقرات میں محولہ شمار اور تبدیلی ایسے طریقے پر کی جائے گی جیسا کہ مذکورہ ریاست کی قومی کرنسی میں ظاہر ہو جہاں تک ممکن ہو اس آرٹیکل کے اس پیراگراف کے ذیلی پیراگراف (الف) میں دی گئی رقم کے لیے ویسی ہی اصل مالیت ہو جیسا کہ اکاؤنٹ کے یونٹوں میں ظاہر کی گئی ہو۔

ریاستیں تخمینہ لگانے کے طریقہ کار اور تقلیب کے نتائج سے، جیسی بھی صورت ہو، پروٹوکول ۱۹۷۹ء کی توثیق، یا اس میں کسی اضافے اور جب کبھی کسی ایک میں کسی تبدیلی کی کوئی دستاویز جمع کرائی جائے تو امانت داروں کو اس سے آگاہ کریں گی۔

(۵) نہ تو مال بردار نہ ہی جہاز اس پیراگراف میں دی گئی ذمہ داری کو محدود کرنے کی فائدہ سے مستوجب ہوگا اگر نقصان بار بردار کے کسی ایسے فعل یا غفلت کے نتیجے میں ہوا ہو جو کہ نقصان پہنچنے یا غفلت کے ارادے سے اور یہ علم رکھتے ہوئے کیا ہو کہ اس کے نتیجے میں نقصان ہوگا۔

(و) اس پیراگراف کے ذیلی پیراگراف (الف) میں بیان کردہ ڈیکلیریشن، اگر یہ بارنامہ میں شامل ہو، شہادت بادی النظری ہوگی، لیکن یہ مال بردار کے لیے لازمی یا قطعی نہیں ہوگا۔

(ز) مال بردار، مالک یا مال بردار کے ایجنٹ اور ترسیل کنندہ کے مابین ہونے والے معاہدے کی رو سے اس پیراگراف کے ذیلی پیراگراف (الف) میں دی گئی زیادہ سے زیادہ رقم کے علاوہ تعین کیا جاسکے گا بشرطیکہ اس طرح متعین کی گئی انتہائی حد بندی سے کم نہیں ہو۔

(ح) نہ تو مال بردار نہ ہی جہاز کسی وقوعہ یا اس سے متعلقہ صورت میں اشیاء کو پہنچنے والے نقصان یا خسارے کا ذمہ دار نہیں ہوگا اگر ترسیل کنندہ نے ان کی نوعیت یا مالیت بارنامہ جہاز میں غلط بیانی کی ہو۔

۶۔ شعلہ گیر، دھماکہ خیز یا خطرناک نوعیت کی اشیاء جن کی نوعیت اور خاصیت کا علم ہو جہاز پر لادی گئی ہوں جس کے لیے مال بردار، مالک یا مال بردار کے کارندے کی اجازت نہ لی گئی ہو کسی بھی وقت کسی بھی جگہ پر جہاز سے مال اتارنے سے پہلے انہیں اتار دیا جائے گا یا ضائع کر دیا جائے گا یا بغیر کسی تلافی کے مال بردار انہیں واپس کر دے گا، اور مذکورہ اشیاء کا ترسیل کنندہ بلا واسطہ یا بالواسطہ مذکورہ مال کو جہاز پر لادنے کے نتیجے میں ہونے والے تمام نقصانات اور اخراجات کا مستوجب ہوگا۔ اگر مذکورہ کوئی اشیاء یہ جانتے ہوئے اور رضامندی سے جہاز پر لادی گئی ہوں کہ وہ جہاز یا مال کے لیے خطرہ بن جائے گا تو انہیں مال بردار کی طرف سے اسی طریقے سے کسی بھی جگہ اتار دیا جائے گا یا ضائع کر دیا جائے گا یا بغیر نقصان واپس کر دے گا جس کی ذمہ داری مال بردار پر نہیں ہوگی ماسوائے اوسط قیمت کے، اگر کوئی ہو۔

آرٹیکل ۳ ب

تحفظات اور ذمہ داری کی حدود کا اطلاق

- ۱۔ ان قواعد میں دیئے گئے تحفظات اور ذمہ داری کی حدود کا اطلاق اشیاء کے نقصان یا خسارے کی نسبت جو نقل و حمل کے معاہدے کے تحت آتا ہو خواہ وہ کارروائی معاہدے میں یا قانون تلافی میں آتی ہو۔
- ۲۔ اگر ایسی کوئی کارروائی مال بردار کے کسی ملازم یا کارندے کے خلاف کی گئی ہو (مذکورہ ملازم یا کارندہ کوئی خود مختار ٹھیکہ دار نہ ہو)، تو مذکورہ ملازم یا کارندہ بذات خود تحفظات اور ذمہ داریوں کی حد سے مستفید ہونے کا مستوجب ہوگا جن سے مال بردار قواعد ہذا کے تحت مدد کا استحقاق رکھتا ہو۔
- ۳۔ مال بردار، اور مذکورہ ملازم اور کارندے سے مجموعی رقم کی بازیابی کسی بھی صورت میں ان قواعد میں فراہم کی گئی حد سے تجاوز نہیں کرے گی۔

۴۔ باوجود اس کے کہ مال بردار کا ملازم یا کارندہ بذات خود اس آرٹیکل کے احکامات سے مستفید ہونے کا مستحق نہیں ہوگا، اگر یہ ثابت ہو گیا ہو کہ مذکورہ نقصان ملازم یا کارندے کے کسی ایسے فعل یا غفلت کے نتیجے میں ہوا ہے جو نقصان پہنچانے یا غفلت برتنے کے ارادے سے اور یہ علم رکھتے ہوئے کیا گیا ہو کہ یہ نقصان کا باعث ہوگا۔

آرٹیکل ۵

حقوق اور استحقاقات سے دست برداری، اور ذمہ داریوں اور جواب دہی میں اضافہ۔

مال بردار کو یہ اختیار حاصل ہوگا کہ وہ اپنے حقوق اور ذمہ داریوں سے دست بردار ہو جائے یا قواعد کے تحت اس کی کسی بھی ذمہ داریوں یا وجوب کو بڑھانے کا حق حاصل ہوگا۔ بشرطیکہ مذکورہ دست برداری یا اضافہ ترسیل کنندہ کو جاری کیے گئے بارنامہ جہاز میں شامل ہو۔

ان قواعد کے احکامات کا اطلاق جہازی اترار نامے پر نہیں ہوگا لیکن اگر بارناموں کا اجراء بحری جہاز کی صورت میں جہازی اترار نامے کے تحت ہوا ہو تو وہ ان قواعد کی شرائط کی تعمیل کریں گے۔

ان قواعد میں شامل کوئی امر اس بارنامہ میں عام اوسط سے متعلق کسی قانونی شرط کو شامل ہونے میں حائل نہیں

ہوگا۔

آرٹیکل ۶

خصوصی شرائط

ماقبل آرٹیکلز کے احکامات کے باوجود، مال بردار، مالک یا مال بردار کا کارندہ اور ترسیل کنندہ کو مخصوص اشیاء کی نسبت اختیار ہوگا کہ وہ مذکورہ اشیاء کے لیے مال بردار کی ذمہ داری اور وجوب سے متعلق کسی بھی معاہدہ میں شامل ہو جائے، اور مذکورہ اشیاء کے بارے میں مال بردار کے حقوق اور استحقاق سے متعلق، یا جہاز کے درست حالت میں ہونے سے متعلق اس کی ذمہ داریاں تاوقتیکہ یہ اقرارنامہ سرکاری پالیسی کے تناقص نہ ہو، یا بحری راستوں کے ذریعے مال کو لے جانے اس کو لانے، دیکھ بھال کرنے، ذخیرہ کرنے، نقل و حمل، حفاظت، احتیاط سے متعلق اس کے ملازمین یا کارندوں کی طرف سے احتیاط یا کوششیں کرنا، بشرطیکہ اس صورت میں بارنامہ جاری ہو چکا ہو یا جاری کیا جائے گا اور ان شرائط کی ایک رسید میں شامل کر دیا جائے گا جس پر دونوں متفق ہوں جو ایک ناقابل بیع و شرعی دستاویز ہوگی اور ویسے ہی سمجھی جائے گی۔ کوئی بھی اس طرح کیا گیا معاہدہ مکمل قانونی اثر کا حامل ہوگا۔

مگر شرط یہ ہے کہ یہ آرٹیکل تمام تجارتی لدائی پر جو کہ معمول کی تجارت ہو اطلاق پذیر نہیں ہوگا بلکہ دیگر قسم کی لدائی پر اس کا اطلاق ہوگا جبکہ کرائے کے جہاز یا لے جانے والی املاک کی نوعیت یا وہ حالات، شرائط و ضوابط جن کے تحت نقل و حمل کی جائے وہ ایک خصوصی معاہدے کے لئے مناسب ہیں۔

آرٹیکل ۷

قواعد کے اطلاق کی حدود

ان آرٹیکلز میں شامل کوئی امر مال بردار یا ترسیل کنندہ کو کوئی بھی معاہدہ کرنے، اقرارنامہ، شرط، تحفظات یا استثناء کے مانع نہیں ہوگا جو مال بردار یا اس جہاز سے متعلق کسی نقصان یا خسارے کی ذمہ داری یا پابندی کے لئے ہو یا اشیاء کی لدائی سے قبل اور اتارنے کے بعد تحویل میں لینے اور نگرانی اور دیکھ بھال سے متعلق ہوں جس پر سمندر کے راستے نقل و حمل کی جارہی ہو۔

آرٹیکل ۸

ذمہ داری کی حد

قواعد ہذا کے احکام مال بردار کے ان حقوق اور ذمہ داریوں کی فی الوقت نافذ العمل کسی قانون موضوعہ کے تحت متاثر نہیں کریں گے جو بحری جہاز کے مالکان کی ذمہ داری کی حد سے متعلق ہیں۔

آرٹیکل ۹

نیو کلیئر نقصان کے لیے ذمہ داری

قواعد ہذا کسی بین الاقوامی کنونشن یا قومی قانون کے احکام کو متاثر نہیں کریں گے جو نیو کلیئر نقصان کی ذمہ داری سے متعلق ہوں۔

آرٹیکل ۱۰

اطلاق

ان قواعد کے احکام کا اطلاق ہر اس بارنامے پر ہوگا جو دو مختلف ممالک کی بندرگاہوں کے درمیان اشیاء کی نقل و حمل سے متعلق ہو اگر۔۔

(الف) بارنامہ جہاز کا اجراء پاکستان یا معاہداتی ملک میں ہوا ہو؛ یا

(ب) نقل و حمل پاکستان یا معاہداتی ملک کی کسی بندرگاہ سے ہوئی ہو؛ یا

(ج) بارنامہ میں شامل یا اس کی رو سے مصدقہ معاہدہ قواعد ہذا کو یا کسی ملک کے قوانین کو نافذ کرنے کا

اہتمام کرتا ہو تاکہ کوئی جہاز، بار بردار، ترسیل کنندہ، مرسل الیہ یا کوئی دوسرا متعلقہ شخص خواہ اس کی قومیت کوئی بھی ہو، اس معاہدے پر عمل کرے۔

بیان اغراض و وجوہ

سمندر کے راستے سامان کی نقل و حمل کو منضبط کرنے کے لیے پاکستان میں اس وقت سمندر کے راستے سامان کی نقل و حمل کا ایکٹ ۱۹۲۵ نافذ العمل ہے۔ بین الاقوامی سمندری تجارت رکامرس میں پیش رفت اور عالمی جہاز رانی کے طریقوں کے ارتقاء کے پیش نظر موجود قانونی ڈھانچے کو بین الاقوامی سطح پر تسلیم شدہ معیارات کے ساتھ مطابقت کو یقینی بنانے اور عصری تقاضوں کو پورا کرنے کے لیے تجدید کی ضرورت ہے۔

مجوزہ ایکٹ بین الاقوامی کنونشنز اور طریقوں کے مطابق سمندر کے ذریعے سامان کی نقل و حمل کو معیاری بنانے کی کوشش کرتا ہے۔ مزید برآں اس کا مقصد غیر منصفانہ اور غیر مساوی معاہدہ کی شرائط سے فریقین کی حفاظت کرتے ہوئے ترسیل کنندہ اور بار برداروں کے متعلقہ حقوق اور ذمہ داریوں میں توازن قائم کر کے سمندری تجارت میں انصاف پسندی کو فروغ دینا ہے۔

یہ ایکٹ معاہداتی ذمہ داری کی اہلیت فراہم کرتا ہے اور جہاز کے مالکان کو ایکٹ سے منسلک قواعد کے تحت اجازت دی گئی ذمہ داری سے چھوٹ دینے سے روکتا ہے۔ نقل و حمل کے دوران سامان کو پہنچنے والے نقصان یا نقصان کے لیے جوابدہی کو یقینی بنانا ہے۔

سمندر کے ذریعے سامان کی نقل و حمل کے بین الاقوامی قوانین جیسا کہ ایکٹ کے جدول کی ترمیم اور ترامیم کے ساتھ شامل کیا گیا ہے کو قانون کا نفاذ عطاء کرنا ہے جو ایکٹ کے دفعات کے تابع ہے ایکٹ سے منسلک قواعد بار نامہ کے تحت بار بردار کی ذمہ داریوں و جبوب حقوق اور استثناء کی صریح وضاحت کرتے ہیں۔

یہ ایکٹ بار بردار اور ترسیل کنندہ کو خصوصی معاہدوں میں داخل ہونے اور نقل و حمل یا جہازی ترسیل کے مخصوص ذمروں کے حوالے سے خصوصی دستاویزات جاری کرنے کے قابل بناتا ہے، بشمول زندہ جانور، حساس مواد اور بھاری یا خصوصی مال جن کے لیے خصوصی علاج کی ضرورت ہو سکتی ہے۔

ایکٹ کے دائرہ کار کو وضع کیا گیا ہے کہ پاکستان کی کسی بھی بندرگاہ یا جگہ سے سامان لے جانے والے بحری جہازوں پر لاگو ہوتا ہے خواہ وہ پاکستان کے اندر ہوں یا باہر اور اس کے برعکس جہاں اس طرح کی نقل و حمل کو کسی بارنامہ بحری دستہ مل جہاز کی ترسیل کے آرڈر یا دیگر کوئی دستاویز جیسا کہ وفاقی حکومت کی جانب سے اعلان کیا گیا ہو کے تحت انجام دی گئی ہو۔

یہ ایکٹ بار بردار کی ذمہ داری کی مدت اور مقامات کی بھی وضاحت کرتا ہے اور بار بردار پر یہ ذمہ داری عائد کرتا ہے کہ وہ منتقلی کے دوران ان کی محفوظ نقل و حمل کو یقینی بنائے

(محمد جنید انوار)

وفاقی وزیر برائے بحری امور