[2018] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 196

ਚੇਅਰਮੈਨ, ਬੋਰਡ ਆਫ ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼
ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ
ਬਨਾਮ
ਐਮ/ਐਸ ਅਰੀਬੀ ਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਏਜੰਸੀਜ਼
ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ
(ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2525 ਆਫ 2018)
ਮਾਰਚ 07, 2018

[ਆਰ. ਕੇ. ਅਗਰਵਾਲ ਅਤੇ ਡਾ. ਡੀ. ਵਾਈ. ਚੰਦ੍ਰਚੂੜ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਐਕਟ, 1963 – ਧਾਰਾ 2(ਓ) – ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ – ਨਿਰਧਾਰਨ – ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਵਿੱਚ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰ, ਪਰ ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼ ਜਾਂ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਯਾਪਤ ਸਟੋਰੇਜ ਸਪੇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ – ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਉੱਤੇ 'ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਦੇ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਪਰੇ – ਫੈਸਲਾ: ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸ ਉੱਤੇ ਲਾਉਣੀ ਹੈ, ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ *ਰੋਵਥਰ-ਆਈ, **ਰੋਵਥਰ-ਦੋ, ***ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ, ****ਫੋਰਬਸ-ਦੋ ਅਤੇ *****ਰਾਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮਾਮਲਾ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ – ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ।

ਸਿੰਥੈਟਿਕ ਊਨੀ ਰੈਗਜ਼ ਨੂੰ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਦੇ ਪ੍ਰਿਮਿਸਿਜ਼ ਵਿੱਚ ਡੀ-ਸਟਫ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਡੀ-ਸਟਫ ਕੀਤਾ-ਅਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਸਾਮਾਨ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਤੁਰੰਤ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸਮਾਨ ਕਾਫੀ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਿਮਿਸਿਜ਼ ਵਿੱਚ ਬੇਕਾਰ ਪਿਆ ਰਿਹਾ। ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਨੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ/ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਕਿ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਉੱਤੇ 'ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼/ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਯਾਪਤ ਸਟੋਰੇਜ ਸਪੇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਉੱਤੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੁਆਰਾ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਦੇ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਰੇ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਲਈ 'ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਚਾਰਜਿਜ਼ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਔਚਿਤਯ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਾਲ ਲਈ; ਅਤੇ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ 'ਗਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਮੰਗ ਕੇਵਲ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਅਵਧੀ ਲਈ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਦੇ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਅਧੀਨ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ।

ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1.1 *ਰੌਥਰ- I, **ਰੌਥਰ- II, ***ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ, ****ਫੋਰਬਸ-II ਅਤੇ *****ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸੁਸੰਗਤ ਰੇਖਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਕਿਸ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੰਨ੍ਹਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

(ii) ਰੌਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਸਮਾਨ ਲੈ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਬੇਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਬੇਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੋਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਚਕਾਰ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਅਸਤਿਤਵ

ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਫੋਰਬਸ-II ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਦੇ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪੜਤਾਲ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਣਪਛਾਤੀ ਹੈ।

(iii) ਜਦਕਿ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(o) ਅਧੀਨ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਫੋਰਬਸ-II ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

(iv) ਜਦਕਿ ਫੋਰਬਸ-II ਰੌਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨਤੀਜਿਆਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਰਸਿਕਲਾਲ ਨੇ ਰੌਥਰ-I ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਜਦ ਤੱਕ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਟਾਈਟਲ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਵਿਧ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੇਵਲ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ 'ਤੇ ਹੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

(v) ਰੌਥਰ-II ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਵੱਲੋਂ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਧੀਨਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਦਾਇਤਵ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ, ਜੋ ਕਿ ਫੋਰਬਸ-I ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਸਮਾਨ ਲੈਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਉਥੇ ਰੌਥਰ-II ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਖਰਚੇ ਉੱਠਾਏਗਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਕੰਸਾਈਨਰ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਠੇਕੇਦਾਰੀ ਦਾਇਤਵ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(vi) ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਵਿੱਚ ਰਸਿਕਲਾਲ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਰੋਵਥਰ-II ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਬਕਾਇਆ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ, ਰੋਵਥਰ-II ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 14]

1.2 ਰੋਵਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਲਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮੁੱਦੇ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਹੱਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ:

(a) ਕੀ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(o) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਸਵਾਲ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਬਿੰਦੂ ਜਦੋਂ ਸਿਰਲੇਖ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ;

(b) ਕੀ ਇੱਕ ਕੰਸਾਈਨਰ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਉਸਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

(c) ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼/ਡੀਮਰੇਜ, ਆਦਿ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਕੋਈ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ; ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ;

(d) ਕੀ ਨੀਤੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬਕਾਇਆ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ; ਅਤੇ

(e) ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੋਲ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਿਧਾਨਿਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਹਨ, ਕੀ

ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਵਿਧਾਨਿਕ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਸੰਵਿਦਾਤਮਕ, ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਹਰ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਫ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 15] [213-D]

ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼, ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ [ਫੋਰਬਸ- I] (2008) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 87; ਦ ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼ ਆਫ ਦ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਕੇ ਪੀ ਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰਾਉਥਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ [1963] ਸੁਪਲ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 915; [ਰਾਉਥਰ-II] ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼ ਆਫ ਦ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਕੇ ਪੀ ਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰਾਉਥਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ [ਰਾਉਥਰ- II] (1997) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 285 ; ਬੋਰਡ ਆਫ ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼ ਆਫ ਦ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (1999) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 359 ; [1999] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1238 ; ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟ੍ਰਸਟੀਜ਼, ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ (2015) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 228 ; [2014] 12 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 337 ; ਰਸਿਕਲਾਲ ਕਾਂਤੀਲਾਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟ੍ਰਸਟੀ ਆਫ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ [ਰਸਿਕਲਾਲ] (2017) 11 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

(2008) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 87 ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1963] ਸੁਪਲ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 915 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

(1997) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 285 ਪੈਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1999] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1238 ਪੈਰਾ 11 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[2014] 12 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 337 ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

(2017) 11 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 ਪੈਰਾ 13 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ : ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2525 ਆਫ 2018।

ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 27.09.2011 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਅਸਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 21041 ਆਫ 1999 (ਈ)

ਨਾਲ

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2526, 2527, 2530, 2529, 2528, 2531, 2532, 2533, 2534 ਅਤੇ 2535 ਆਫ 2018।

ਵੀ. ਗਿਰੀ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਸਿੰਘ ਪ੍ਰਤਾਪ, ਏ.ਕੇ. ਪੰਡਾ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟਸ, ਵੀ.ਕੇ. ਮੋਂਗਾ, ਸੇਂਥਿਲ ਜਗਦੀਸ਼ਨ, ਵਿਕਾਸ ਮੇਹਤਾ, ਮਿਸ ਸੁਨੀਤਾ ਰਾਣੀ ਸਿੰਘ, ਅਜੈ ਸਿੰਘ, ਐਮ.ਪੀ. ਵਿਨੇਦ, ਅਰਵਿੰਦ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ, ਐਮ.ਟੀ. ਜਾਰਜ, ਬੀ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਓ.ਪੀ. ਗਗਗਰ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਡਾ. ਡੀ.ਵਾਈ. ਚੰਦ੍ਰਚੂੜ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ 1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਇਹ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 27 ਸਤੰਬਰ 2011 ਨੂੰ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਸੰਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਿਟ ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

3. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਉਤਾਰੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ 'ਤੇ 'ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਜੋ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼/ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਨਪੈਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਅਪਰਯਾਪਤ ਸਟੋਰੇਜ ਸਪੇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕੀ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਦੇ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਪਰੇ, ਜਹਾਜ਼/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 47A ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾ ਹੈ।

4. ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਅੰਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਜਦੋਂ 1998 ਵਿੱਚ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਸਿੰਥੈਟਿਕ ਊਨੀ ਰੈਗਜ਼ (ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ) ਦੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਲਈ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਅਨਪੈਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਨਪੈਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਨੇ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਥਾਂ ਘੇਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਅੜਚਨਾਂ ਕਾਰਨ ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਊਨੀ ਰੈਗਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਨਵੇਂ ਕੱਪੜੇ ਸਨ ਜੋ ਕਿ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼/ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀ 'ਮੋਡਸ ਓਪਰੈਂਡੀ' ਨੇ ਸਭ ਸਬੰਧਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੰਭਾਵਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਸਬੰਧਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਕੰਸਾਈਨੀਜ਼ ਮਾਲ ਸਾਫ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਏ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਫੀ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਪਏ ਰਹੇ।"

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ/ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ 'ਗ੍ਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਵਸੂਲਿਆ।

5. ਇਹ ਕੇਸ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਗਿਰਦ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਗਠਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਦੀ ਬੋਰਡ ("ਬੋਰਡ"$3_{SUPERSCRIPT}$) ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 5 ਅਧੀਨ, ਹਰ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸਰੀਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 35 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਧਨ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 43 ਬੋਰਡ 'ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਮਾਲਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਖਰਾਬੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਹ ਚਾਰਜ ਲੈ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

6. ਧਾਰਾ 2(o) ਇੱਕ "ਮਾਲਕ", ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਨੂੰ "ਕੋਈ ਵੀ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ, ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਸੰਭਾਲ, ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ" ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ "ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਰੀਕ-ਮਾਲਕ, ਚਾਰਟਰਰ, ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ, ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੋਰਟਗੇਜੀ" ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 42 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 42 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ, ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 42(7) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲੱਗੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਸਟਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸ਼ਿਪ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਐਕਟ ਦੇ ਛੇਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ 'ਤੇ ਦਰਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਹੈ। ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਗਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾਵਾਂ 48 ਅਤੇ 49 ਅਧੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਦੀ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, 1997 ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ, ਧਾਰਾ 47A ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਟੈਂਪ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਹੁਣ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਟੈਂਪ ਕੋਲ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 59(1) ਅਧੀਨ, ਬੋਰਡ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 'ਤੇ ਇੱਕ ਲੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ (ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ)। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਪੂਰੇ ਭਰੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ 60 ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦੇ ਫਰੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਾਂ ਲਈ ਲੀਨ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾਵਾਂ 61 ਅਤੇ 62 ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਏ/ਰੋਕੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਨਿਲਾਮੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਧੀਨ, ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ 'ਜ਼ਮੀਨ ਕਿਰਾਇਆ' ਸ਼ਬਦ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49(1) (ਡੀ)5$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ 'ਜ਼ਮੀਨ ਕਿਰਾਇਆ' ਅਤੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤੋਂ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਚੁੱਪ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(6 2008 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 87) ਐਮ/ਐਸ ਅਰੀਬੀ ਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਏਜੰਸੀਆਂ

7. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਸੀ ਨੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ "ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ" ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਭਾਂਡੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦਾ "ਮਾਲਕ" ਹੋਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(o) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਕੀ "ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ" ਨੂੰ ਸਟੋਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ/ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰਰੇਜ, ਜੋ ਕਿ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਏ ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ 6 [ਫੋਰਬਸ- ਆਈ]। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਦੋਂ ਫਰੇਮ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਨਤਕ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ:

a) ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਮਾਲ ਮੇਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(o) ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ 1963;

b) ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ਼ ਚਾਰਜ/ਡੀਮਰੇਜ, ਜੋ ਕਿ ਹਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਅਸਪਸ਼ਟ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਕੋਲ ਕਿੱਥੇ ਹੈ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ; ਅਤੇ

c) ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 61 ਜਾਂ 62 ਅਧੀਨ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਦਾ ਹੈ?

ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਹਵਾਲਾ ਨੇ ਇਹ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ:

(i) ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਜੋ ਕਿ 9 ਜਨਵਰੀ 1997 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ, ਧਾਰਾਵਾਂ 48 ਅਤੇ 49 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ; ਅਤੇ

(ii) ਕੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ ਜੋ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ 'ਗਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 61/62 ਦੇ ਮੰਡੇਟ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਬੈਚ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਅਤੇ ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਸੀਮਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਉੱਤੇ 'ਗਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਹੱਦ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

8. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਕੋਲ ਪੋਰਟ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਫ਼ਰਜ਼ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੰਸਾਈਨੀ/ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ, ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਐਕਟ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਸਿਰਲੇਖ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਦੇ ਇੰਡੋਰਸੀ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਿਮਿਸਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ 'ਸਿਰਫ ਲੀਨ' ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੀ ਐਸ. 60(1) ਅਨੁਸਾਰ ਫਰੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ/ਅਪਰੋਪ੍ਰੀਏਸ਼ਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਜੈਸਾ ਕਿ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 61/62 ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਅਧੀਨ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਮਾਨ ਕੋਰਸ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਪਰਜ਼ ਦੀ ਲੀਨ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼/ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ/ਲੀਨ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਵਿਕਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ, ਜੋ ਕਿ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 150 ਅਧੀਨ ਮੰਡੇਟ ਹੈ।" ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੀ ਹੈ ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜੋ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਫਰੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੇਕਰ ਲੀਨ ਨੂੰ ਐਸ. 60(1) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਤਰੀਕੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇ।

ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ 'ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ' ਦੇ ਚਾਰਜ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਕੋਈ ਔਚਿਤਯ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 48 ਅਤੇ 49 ਅਧੀਨ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ 9 ਜਨਵਰੀ 1997 ਤੋਂ ਕੇਵਲ ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਨਾਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਿਰਫ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਅਵਧੀ ਲਈ 'ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ' ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਅਧੀਨ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੰਟੇਨਰ ਉਤਰੇ ਤਾਂ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ।

9. ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਨਿਆਇਕ ਮਿਸਾਲਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਹੈ। 1963 ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਪੋਰਟ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਕੇ ਪੀ ਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰਾਉਥਰ & ਕੋ.7 [ਰਾਉਥਰ- I] ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਦਰਾਂ/ਚਾਰਜ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ:

"ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ, ਕੰਸਾਈਨਰ, ਦਾ ਬੇਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹਸਤਾਂਤਰਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਫਰਜ਼ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੇਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ 'ਤੇ ਹਸਤਾਖਰਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਾਨ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਦੇਣਾ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ 'ਤੇ ਹੋਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਲੈਣ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦਾ ਏਜੰਟ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੋਵੇ।"

"ਧਾਰਾ 40 [ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ 1905 ਦੀ] ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਭਾਰਤੀ

ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 151, 152 ਅਤੇ 161 ਅਧੀਨ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਚਾਰਜ ਲਿਆ ਸਮਾਨ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਖਰਾਬੀ ਲਈ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੇਲਮੈਂਟ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕੁਝ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਾਨ ਦੀ ਦੇਣ ਹੈ, ਇੱਕ ਕਰਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਉਹ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਏ ਜਾਣਗੇ ਜਿਸ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ। ਸਮਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉਸ ਨੂੰ ਬੇਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਸਮਾਨ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਬੇਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਬੇਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮਾਨ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੇਲੀ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦਾ ਬੇਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਤਦ ਹੀ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿਹਾ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਜੇ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾਵਾਂ 39 ਅਤੇ 40 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਮਰਥਨ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸਮਾਨ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਵੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਉਹ ਸਮਾਨ ਦੇ ਉਤਰਾਉ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਦੇ ਹਟਾਉਣ ਸਮੇਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ”

10. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਤਿੰਨ-ਜੱਜ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਪੋਰਟ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਕੇ ਪੀ ਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੌਥਰ ਐਂਡ ਕੋ. ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ8

ਨੇ "ਕੀ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼, ਹਾਰਬਰ ਡਿਊਜ਼ ਆਦਿ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ" ਦੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਖੀਰਕਾਰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਿਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਨਾ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਕੇਵਲ ਕੰਸਾਈਨੀ ਹੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ:

“ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਦੁਆਰਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਐਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ... ਭਾਵੇਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਉਸ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।”

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨਾਲ ਵੀ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਕਿ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਲਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਉਹ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ, ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਰਾਉਥਰ II ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਨੂੰ ਰਾਉਥਰ I ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਰਾਉਥਰ-ਆਈ ਨੂੰ ਰਾਉਥਰ-ਦੋ ਵਿੱਚ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਾਈ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਨ, ਉਹ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਸਨ, ਰਾਉਥਰ-ਦੋ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਾਈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਬਿਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਹੱਕ ਉਸ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੋ ਗਏ ਸਨ।

11. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਅਗਲੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਆਫ ਦ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(o) ਅਧੀਨ ਸ਼ਬਦ “ਮਾਲਕ” ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਬਿਲਜ਼ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਬਿਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਬਿਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਦੇ ਹਰ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਹੀ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਲਈ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

“ਇਹ ਕੰਸਾਈਨੀ ਹੈ ਜੋ ਬੇਲਰ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੰਸਾਈਨੀ ਹੈ (ਸਿਕ ਬੇਲੀ)।”

12. ਫੋਰਬਸ-ਆਈ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਸਿੱਖਿਆ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਾਊਥਰ- ਦੋ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਹੀਅਤ ਬਾਰੇ ਸ਼ੱਕ ਪ੍ਰਗਟਾਇਆ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਦੇ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ। 13 ਅਗਸਤ 2014 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਾਊਥਰ- ਦੋ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਯਮਿਤ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ: "ਅਸੀਂ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਨੋਟ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਤਿੰਨ-ਜੱਜ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1997 (10) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 285 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਵੇਖਦੇ।

ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਯਮਿਤ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜਦੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਨਹੀਂ ਵੇਖਦੇ।"

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ & ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੌਂਬੇ10SUPERSCRIPT [ਫੋਰਬਸ-II] ਵਿੱਚ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਲਿਆਉਣ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮਾਲ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਨਿਪਟਿਆ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ:

10(2015) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 228 ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਰੋਵਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਫੋਰਬਸ-II ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਨਿਸਕਰਸ਼ ਕੱਢਿਆ ਕਿ:

“[T]ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਈ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਅਗਰਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਐਂਡੋਰਸੀ ਹੈ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਬੇਲਮੈਂਟ ਦਾ ਕਰਾਰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ (ਬੇਲਰ) ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਿਟੀ (ਬੇਲੀ) ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਅਗਰਾਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।”

ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿੱਟਰਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਬਜਾਏ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੇ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚੇ “ਸਿਰਫ ਨਤੀਜਾ” ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

13. ਰਸਿਕਲਾਲ ਕਾਂਤੀਲਾਲ & ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬਈ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀ11SUPERSCRIPT [ਰਸਿਕਲਾਲ] ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਐਕਟ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਚੁੱਪ ਹੈ ਕਿ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਕਿਸ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਚੂੰਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 49A ਤੋਂ 50B ਤੱਕ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸਿਰਫ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਬੈਂਚ

ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ “ਤਰਕਸੰਗਤ ਸਮਝਿਆ ਕਿ ਸਿਰਫ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਹੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ”। ਪਰੰਤੂ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 59 (1) ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 42(2) ਨੂੰ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ “ਚਾਰਜ ਲੈਣ” (ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ) ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 59(1), ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਲਏ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 59 ਵਿੱਚ ਦੋਹਰੇ ਐਲਾਨ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਨੂੰ ਪਛਾਣਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ “ਕੋਈ ਅੰਤਿਮ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ”।

ਜਦੋਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਕਿਸ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ Rowther-I, Rowther- II ਅਤੇ Forbes-II ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। Rowther-I ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ: "Rowther-I ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਸਿਰਫ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਇਕੱਠੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਿਪਟਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਟਾਈਟਲ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਕਾਰਕ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜੋ ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਦੇ ਦਰਾਂ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ... Rowther-I ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਟਾਈਟਲ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਉੱਤੇ ਹੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।"

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਰੌਥਰ-II ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ, ਕਿ “ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਬਕਾਇਆ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ”। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਸਮਾਂ ਕਦੋਂ ਪਾਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਣਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

“ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫੋਰਬਸ [II] ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਬੋਰਡ (ਪਹਿਲਾ ਜਵਾਬਦੇਹ) ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਨਾ ਤਾਂ ਸਵੈਚਾਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਸੰਬੰਧ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਰਾਹੀਂ) ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਿੱਤੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ - ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਚਾਨਕ ਅਯੋਗਤਾ ਆਦਿ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲੈਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਬਿਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਅੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਏਜੰਟ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦਾ) ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਬੋਰਡ ਖਰਚੇ ਉੱਠਾਏਗਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਕੰਸਾਈਨਰ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਉਹੀ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਧੱਕਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬੋਰਡ ਦਾ ਕੋਈ ਬੇਲਮੈਂਟ ਦਾ ਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜਤਨ ਕੋਈ ਅਨੁਬੰਧਕ ਦਾਇਤਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ‘ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ’ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇ।”

ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

“ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਮਹੱਤਵ ਇਕ ਕਰਾਰ ਅਧੀਨ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਬੇਲਮੈਂਟ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਣਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮਾਲ ਦਾ ਭੌਤਿਕ ਕਬਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ, ਬੇਲਮੈਂਟ ਦਾ ਕਰਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੇਲਮੈਂਟ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ... ਬੇਲਮੈਂਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਬੇਲੀ ਦੀ ਬੇਲਡ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਬੇਲਰ ਦੀ ਬੇਲੀ ਨੂੰ “ਬੇਲਮੈਂਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜ਼ਰੂਰੀ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ” ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਕ ਕਰਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬੇਲਮੈਂਟ ਬਲਕਿ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬੇਲਮੈਂਟ 'ਤੇ

ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਜੇ ਬੇਲਰ ਨੂੰ ਬੇਲੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੇਲਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰ ਬੰਧਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੇਲੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਾ ਕਰ ਦੇਵੇ। ਇੱਕ ਕੰਸਾਈਨੀ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕੰਸਾਈਨਰ (ਬੇਲਰ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।"

ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਆਯਾਤ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਬੈਂਚ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"... 1856 ਦਾ ਐਕਟ ਇੱਕ ਕਾਲਪਨਿਕ ਧਾਰਣਾ ਨੂੰ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲਕੀਅਤ ਪਾਸ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਉਹ "ਉਸੇ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਮਝੌਤਾ ਉਸ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।" ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਕੰਸਾਈਨਰ (ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ) ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕੰਸਾਈਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣ ਅਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਦਿਲੀਵਰੀ ਕੰਸਾਈਨਰ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਬੇਲਮੈਂਟ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਜਾਹਿਰ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਕੰਸਾਈਨੀ ਇੱਕ ਤੀਜਾ ਪਾਰਟੀ ਹੈ ਪਰ ਸੌਦੇ ਨਾਲ ਅੰਤਰਨਿਹਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ। ਇਸ ਲਈ, 1856 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਲਪਨਿਕ ਧਾਰਣਾ, ਜਿਸ ਪਲ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲਕੀਅਤ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੀਆਂ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਉਹੀ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੋ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨਰ ਦੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਮਝੌਤਾ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।"

ਬੈਂਚ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀ ਕਿ:

"ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾ ਜਵਾਬਦੇਹ (ਉਪ-ਬੇਲੀ) ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਿਚਕਾਰ ਬੇਲਮੈਂਟ ਤੋਂ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਬੇਲਮੈਂਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਰਚੇ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕੇਗਾ। ਮਾਲ ਦੀ ਦਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨਰ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਨੂੰ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਅਣਪਛਾਤੀ ਹਨ। ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ/ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 158 ਦੇ ਵਰਚੂ ਨਾਲ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਕੰਸਾਈਨਰ (ਬੇਲਰ) ਨੂੰ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ... ਇਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 42(7) ਅਧੀਨ ਦਾ ਐਲਾਨ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਦੁਆਰਾ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਸਿਰਫ ਮੁਕਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਰਗੇ ਉਪ ਬੇਲਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ।"

ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 61 ਜਾਂ 62 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖ ਕੇ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਗਿਰਵੀ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਮੰਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਕਾਏ ਰਕਮ ਮੰਗਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾ ਦੇਣਾ ਤਰਕਸੰਗਤ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ" (ਜਿਵੇਂ ਕਿ):

"ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ, ਸਾਡੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾ ਕਿਸੇ ਸ਼ੱਕ ਦੇ, ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਮੰਗਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇ, ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਵਿਧ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। (ਜਿਵੇਂ ਕਿ)"

14. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਦਿਆਂ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸਥਿਤੀ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੀ ਹੈ:

(i) ਰੌਥਰ-ਆਈ, ਰੌਥਰ- II, ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ, ਫੋਰਬਸ-II ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸੁਸੰਗਤ ਰੇਖਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਕਿਸ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ;

(ii) ਰੌਥਰ-ਆਈ ਵਿੱਚ ਕੌਂਸਟੀਟਿਊਸ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮਾਲ ਲੈ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਗਿਰਵੀ ਧਾਰਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਚਕਾਰ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਗਿਰਵੀ ਧਾਰਕ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਫੋਰਬਸ-II ਵਿੱਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਣਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ; (iii) ਜਿਥੇ ਸ੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(o) ਅਧੀਨ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਫੋਰਬਸ-II ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦੇ;

(iv) ਜਦੋਂ ਕਿ ਫੋਰਬਸ-II ਆਪਣੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਰੋਵਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਰਸਿਕਲਾਲ ਨੂੰ ਰੋਵਥਰ-I ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਟਾਈਟਲ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ 'ਤੇ ਹੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ;

(v) ਰੋਵਥਰ-II ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਦੁਆਰਾ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਐਂਡੋਰਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ, ਜੋ ਕਿ ਫੋਰਬਸ-I ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੇ ਕੰਸਾਈਨੀ ਮਾਲ ਲੈਣ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਉਥੇ ਰੋਵਥਰ-II ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਖਰਚੇ ਉੱਠਾਏਗਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਕੰਸਾਈਨਰ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਠੇਕਾਬੰਧ ਦਾਇਤਵ ਨਹੀਂ ਸੀ;

(vi) ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਰੋਵਥਰ-II ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇਣਯੋਗ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਯਾ ਤਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੋਵਥਰ-II ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

15. ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਣਾ ਜੋ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਣਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ Rowther-I ਵਿੱਚ ਬੈਂਚ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵੱਲ ਝੁਕ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਮਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ:

a) ਜੇਕਰ ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(o) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੇ ਟਾਈਟਲ ਦਾ ਸਵਾਲ, ਅਤੇ ਉਹ ਸਮਾਂ ਬਿੰਦੂ ਜਦੋਂ ਟਾਈਟਲ ਕੰਸਾਈਨੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨੀ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਹੈ; ਐਮ/ਐਸ ਅਰੀਬੀ ਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਏਜੰਸੀਆਂ [ਡਾ. ਡੀ.ਵਾਈ. ਚੰਦ੍ਰਚੂੜ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

b) ਕੀ ਇੱਕ ਕੰਸਾਈਨਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਲੋਂ ਉਸਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤੀ ਮਿਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਨੂੰ ਐਂਡੋਰਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

c) ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਮਾਲਾਂ ਦੇ ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼/ਡੀਮਰੇਜ, ਆਦਿ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਜਿੱਥੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਕੋਈ ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ; ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ;

d) ਉਹ ਕੈਣ ਸੇ ਸਿਧਾਂਤ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬਕਾਇਆ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ; ਅਤੇ

e) ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੋਲ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਿਧਾਨਿਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਹਨ, ਕੀ ਕੋਈ ਵਿਧਾਨਿਕ ਜਾਂ ਅਨੁਬੰਧਿਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਹਰ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਫ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੰਦਰਭ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੀ ਹੈ।

16. ਅਸੀਂ ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਮਾਣਯੋਗ ਮੁੱਖ ਨਿਆਂਕਾ ਅੱਗੇ ਕਾਗਜ਼ਾਤ ਰੱਖਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ

ਮਾਮਲਾ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ।

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

Vasu Gupta
Advocate