[2018] 5 एस. सी. आर 471

सुनील बी. नाइक

वी.

जियोवेव कमांडर

(2018 की सिविल अपील संख्या 2617)

मार्च 09,2018

[जे. चेलामेश्वर और संजय किशन कौल, जे. जे.]

नौसेना कानून/समुद्री कानूनः नौसेना का अधिकार क्षेत्र-गिरफ्तारी

पोत का-जहाज के किराएदार के खिलाफ समुद्री दावा जो जहाज का क्षतिग्रस्त मालिक नहीं है-किसी तीसरे पक्ष के स्वामित्व वाले जहाज के खिलाफ प्रतिबंध आदेश के माध्यम से राशि की वसूली-रखरखाव-तथ्यों पर, ओ. एन. जी. सी. द्वारा किसी विदेशी कंपनी को ले जाने के लिए अनुबंध का पुरस्कार गुजरात के तट पर भूकंपीय सर्वेक्षण संचालन-विदेशी कंपनी ने बदले में पोत-प्रतिवादी पोत को चार्टर करने के लिए एक चार्टर पार्टी समझौता किया-चार्टर ने सर्वेक्षण संचालन में सहायता के लिए दो अपीलकर्ताओं के साथ अनुबंध किया

चार्टरर्स भूकंपीय पोत द्वारा संचालित-द्वारा उठाए गए चालान समय-समय पर चार्टरकर्ताओं पर अपीलकर्ता लेकिन भुगतान नहीं किया गया

-

इसके अलावा प्रत्यर्थी पोत के मालिकों को चार्टर किराए का भुगतान न करना-अपीलकर्ताओं द्वारा नौसेना का मुकदमा जिसमें गिरफ्तारी का अलग आदेश

पारित पोत-इसके बाद, प्रत्यर्थी द्वारा आवेदन पर, उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश द्वारा एकतरफा रोक की छुट्टी-द्वारा स्थगित

डिवीजन बेंच-अपील पर, अभिनिर्धारित किया गयाः जहाज के किराएदार के खिलाफ समुद्री दावा, जो जहाज का न्यायिक मालिक नहीं है, किसी तीसरे पक्ष के स्वामित्व वाले जहाज के खिलाफ प्रतिबंध आदेश के माध्यम से बरामद नहीं किया जा सकता है।

- समुद्री दावा किसी कार्रवाई के लिए बनाए रखने योग्य नहीं है

अपीलकर्ताओं के देय राशि के संबंध में प्रत्यर्थी पोत के खिलाफ प्रतिभूति, जब चार्टरकर्ता स्वयं मालिक को भुगतान करने में चूक करता है-समुद्री दावा उन जहाजों के संबंध में है जो अपीलकर्ताओं के स्वामित्व में हैं और व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष चार्टरकर्ता है-सुरक्षा के रूप में किसी जहाज को हिरासत में नहीं

रखा जा सकता है और जहाज के गैर-मालिक या किराएदार के संबंध में दावे के लिए उसके मालिक से उत्पन्न होने वाली गारंटी-प्रत्यर्थी पोत के मालिकों द्वारा जमा की गई राशि, उस पर अर्जित ब्याज के साथ, मालिक को वापस भेजी जानी है।

जहाजों की गिरफ्तारी, 1999।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

याचिकाओं को खारिज करते हुए अदालत ने

पकड़ना: 1.1 चार्टर पार्टी को एक अनुबंध के रूप में परिभाषित किया गया है जिसके द्वारा एक पूरे जहाज, या उसके कुछ प्रमुख हिस्से को मालिक द्वारा किसी अन्य व्यक्ति को एक निर्दिष्ट समय या उपयोग के लिए पट्टे पर दिया जाता है। चार्टर दो प्रकार का हो सकता है-(i) मृत्यु चार्टर; और (ii) अनुबंध का अनुबंध। तत्काल मामले में, चिंता मृत्यु के चार्टर के साथ है जिसके द्वारा पूरे जहाज को अपनी पूरी कमान और कब्जे और इसके नौवहन पर परिणामी नियंत्रण के हस्तांतरण के साथ चार्टर को दिया जाता है। इस तरह के चार्टर को ए कहा जाता है बेयरबोट चार्टर। आर. जी. की तरह, जो निर्धारित सेवाओं का मालिक होता है, वह बड़े पैमाने पर तीसरे व्यक्तियों के संबंध में पोत मालिकों के प्रथागत अधिकारों और देनदारियों को मानता है, जिन्होंने उसके साथ या जहाज के साथ व्यवहार किया है, उदाहरण के लिए, मरम्मत।

और पोत के लिए आदेशित आपूर्ति, नाविकों की मजदूरी आदि। [पैरा 14,15] [484-एच; 485-ए-बी; 486-जी-एच]

एम. वी. एलिजाबेथ और अन्य। वी. हरवन निवेश और व्यापार

प्रा. लिमिटेड [1992] 1 एस. सी. आर. 1003: ए. आई. आर 1993 एस. सी. 1014 -

संदर्भित किया गया। मार्क डेविस द्वितीय द्वारा "बेयरबोट चार्टर्स" पर टिप्पणी

एडन का उल्लेख किया गया है। -

जहाज के मालिकों के खिलाफ व्यक्तिगत रूप से पारित किए जाने के लिए उत्तरदायी डिक्री के लिए सुरक्षा के रूप में एक अनुक्रम के रूप में जहाज। यह था। प्रस्तुत किया कि चूंकि दावा आरजी के खिलाफ बताया गया है न कि मालिकों के खिलाफ, इसलिए इस तरह की हिरासत नहीं की जा सकती थी। वास्तव में, आर. जी. को मुकदमे में पक्षकार भी नहीं बनाया गया है, वह इकाई, जो व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी होगी। [पैरा 22] [494-बी-सी]

लिवरपूल एंड लंदन एस. पी. एंड आई एसोसिएशन लिमिटेड बनाम एम. वी. सी सक्सेस I और ए. एन. आर. [2003] 5 पूरक। एससीआर 851: (2004)

9 एस. सी. सी. 512-संदर्भित।

1.3 अंतर्राष्ट्रीय समुदाय के हित में, हालांकि भारत

1999 के कन्वेंशन के लिए एक हस्ताक्षरकर्ता नहीं है, उसी के सिद्धांतों का उपयोग किया जाता है और उपयुक्त परिस्थितियों में लागू किया जाता है यह निर्धारित करें कि क्या एक 'समुद्री दावा' उत्पन्न हुआ है, जैसा कि अंतर्राष्ट्रीय संदर्भ में समझा जाता है और क्या वही वारंट सुनील बी. एन. ए. आई. के बनाम।

जियोवेव कमांडर

उसके प्रावधानों के अनुसार विचाराधीन पोत की गिरफ्तारी। [पैरा 24] [495-बी-सी] 1.4 कन्वेंशन का अनुच्छेद 1 समुद्री दावे को परिभाषित करता है। अनुच्छेद 2 गिरफ्तारी की शक्तियों को निर्धारित करता है और उपखंड (2)

स्पष्ट करता है कि जहाज को केवल एक समुद्री संबंध में गिरफ्तार किया जा सकता है

दावा करें। उपखंड (3) में कहा गया है कि जहाज को सुरक्षा प्राप्त करने के उद्देश्यों के लिए गिरफ्तार किया जा सकता है, इसके बावजूद कि

अधिकारिता खंड या मध्यस्थता खंड, इसका निर्णय उस राज्य के अलावा किसी अन्य राज्य में किया जाना है जहां इसे गिरफ्तार किया गया है। अनुच्छेद 3 गिरफ्तारी के अधिकार के प्रयोग से संबंधित है। [पारस 25-27] [495-C D, F-H; 496-C-D]

1.5 अपीलार्थियों द्वारा दावे को प्रावधानों के भीतर लाने के प्रयास का स्वाभाविक रूप से प्रतिवादी द्वारा विरोध किया जाता है -

इस आधार पर कि अपीलार्थियों और आर. जी. के बीच समझौता है

वास्तव में आरजी और दोनों के बीच एक चार्टर किराया समझौता

याचिकाकर्ता। यह तर्क दिया गया था कि न तो कोई सामान था

आपूर्ति की गई और न ही प्रदान की गई सेवाओं और, वास्तव में, सर्वेक्षण संचालन कभी शुरू नहीं हुआ क्योंकि जहाज बंदरगाह पर तैनात रहे।

फीता ओ जबकि प्रत्यर्थी पोत कभी भी उस स्थान पर नहीं पहुँचा

ओ. आर. जी. के बारे में कहा जाता है कि उन्होंने वास्तव में जहाजों को शामिल किया था

एक चार्टर किराया समझौते के माध्यम से अपीलार्थी और यह नहीं बन सकता है

प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ समुद्री दावे का एक हिस्सा। इस प्रकार, दलील यह है कि चार्टर किराया समझौता उपयोग के लिए है

आर. जी. द्वारा अपीलार्थी का पोत। प्रत्यर्थी व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी नहीं है

समुद्री दावे के लिए और, इस प्रकार, जहाज की कोई गिरफ्तारी नहीं हो सकती है क्योंकि जहाज आरजी के स्वामित्व में नहीं है। चार्टर समझौता प्रावधानों को प्रमाणित करने के लिए (उपरोक्त निकाले गए) संदर्भित किया गया था

कि वर्तमान में, सबसे अच्छा आरजी केवल एक वास्तविक मालिक था और एक न्यायिक मालिक नहीं था और आरजी के लिए न्यायिक मालिक होने के लिए

उस दावे को उस जहाज की न्यायिक या जबरन बिक्री द्वारा और इसके तहत किसी भी प्रावधान के अभाव में जहाज के खिलाफ लागू किया जा सकता है भारतीय कानून जिसके द्वारा जहाज किसी व्यक्ति के स्वामित्व में नहीं हो सकता है

समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी होने के कारण, जहाज की गिरफ्तारी [2018] 5 एस. सी. आर. नहीं हो सकी।

हो जाता है। निर्णय केवल अनुबंध के तहत प्राप्त किया जा सकता है जो आरजी के खिलाफ होगा। [पैरा 31] [498-एफ-जी]

एपोक एंटरप्रेट्स बनाम। एम. वी. वॉन फू [2002] 3 पूरक। एससीआर

507 (2003) 1 एस. सी. सी. 305-संदर्भित।

मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कं. लिमिटेड बनाम एम. वी.

एंड्रिया उर्सुला [1973] क्यू. बी. 265; द पर्मिना

3001 " (1979) खण्ड. 1 लॉयड्स लॉ रिपोर्ट्स 327; द "लेओबोर्ग" (1962) खंड. 2। लॉयड की सूची कानून रिपोर्ट 146 - संदर्भित किया गया।

1.7 एक समुद्री दावे को बनाए रखने के लिए आवश्यक सामग्री जिसके लिए एक जहाज को हिरासत में लिया जा सकता है, को इसके तहत निर्दिष्ट किया गया था ताकि यह पता लगाया जा सके कि क्या अदालत के नौसेना क्षेत्राधिकार में दायर की गई कार्रवाई में वादी प्रतिवादी जहाज की गिरफ्तारी के आदेश का हकदार है, निम्नलिखित को स्थापित करने की आवश्यकता है: (क) वादी का समुद्री दावा है; (ख) वह पोत जिसके संबंध में वादी का समुद्री दावा है; (ग) समुद्री दावे के संबंध में व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष; और (घ) व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष उस पोत का मालिक है जिसे गिरफ्तार करने की मांग की गई है। [पैरा 37] [500-डी-जी]

1.8 एकल न्यायाधीश का निष्कर्ष यह था कि प्रस्ताव के लिए कोई सिद्धांत या अधिकार नहीं था जिसके लिए एक समुद्री दावा था

उसके अवक्रेता के खिलाफ पोत 'ए' के संबंध में अवैतनिक चार्टर किराया जहाज 'बी' को गिरफ्तार करके लागू किया जा सकता है, जो पूर्व पोत के अवक्रेता के नंगे नाव चार्टर पर है और जहाज 'ए' पर है। [पारस 38,39] [500-जी-एच; 501-ई-एफ]

क्रिस्टोफर हिल 5 वीं एडन द्वारा समुद्री कानून-संदर्भित को।

इस प्रकार, यह गिरफ्तारी समझौते के अनुच्छेद 1 (1) (च) के संबंध में एक समुद्री दावा नहीं हो सकता है। नतीजतन, कोई अवसर नहीं होगा गिरफ्तारी समझौते के अनुच्छेद 3 (1) (बी) के तहत पोत को गिरफ्तार करने के लिए सुनील बी. नाइक बनाम।

जियोवेव कमांडर

आरजी के स्वामित्व वाले एक अन्य जहाज को गिरफ्तार करना और वास्तविक स्वामित्व को न्यायिक स्वामित्व में परिवर्तित नहीं किया जा सका। के संबंध में अनुच्छेद 1 (1) (1) में एक बार फिर यह अभिनिर्धारित किया गया था कि पोत को माल की आपूर्ति या पोत को सेवाओं की आपूर्ति नहीं थी।

प्रश्न, जो उत्तरदाता पोत था। जहाँ तक

अपीलार्थी के मामले में तर्क, जहाँ तक अनुच्छेद 1 (1) (1) का संबंध है, यह स्पष्ट रूप से पाया गया है कि यह ऐसा मामला नहीं था जहाँ माल था।

2.1 बेयरबोट चार्टर की विभिन्न शर्तों से यह स्पष्ट है कि आरजी को वास्तविक मालिक का दर्जा प्राप्त था। चार्टर समझौते में स्थिति को न्यायिक स्वामी में बदलने के लिए एक खंड शामिल था, लेकिन इसका अवसर कभी नहीं आया। खरीद के विकल्प का उपयोग चार्टर अवधि की समाप्ति से छह महीने पहले की अग्रिम सूचना द्वारा किया जाना था और खरीद मूल्य भी अमेरिकी डॉलर 3,01,50,000 के रूप में निर्दिष्ट किया गया था। चार्टरकर्ता पहले के बिना पोत या मशीनरी, बॉयलर, उपकरण या उसके अंतरिक्ष भागों में कोई संरचनात्मक परिवर्तन नहीं कर सकता था। मालिक की मंजूरी प्राप्त करना और यदि मालिकों द्वारा आवश्यक हो तो चार्टर की समाप्ति से पहले पोत को उसकी पूर्व स्थिति में बहाल करना था। इस प्रकार, यह प्रत्यर्थी के मालिक और आरजी के बीच एक विलेख था। [पैरा 44] [502-जी-एच; 503-ए-बी]

2.2 आर. जी. द्वारा अपीलार्थियों के साथ किए गए अनुबंध पूरी तरह से चार्टर किराया समझौतों/अनुबंधों का एक और समूह हैं। इन अनुबंधों के तहत भुगतान नहीं की गई राशि दावों के बराबर होती है।

आरजी के खिलाफ। इस प्रकार, यदि आर. जी. के स्वामित्व में कोई अन्य पोत होता, तो अपीलकर्ता मांग करने के अपने अधिकारों के भीतर होते। उस पोत का निरोध क्योंकि उनका समुद्री दावा है लेकिन प्रत्यर्थी पोत के संबंध में नहीं। समुद्री दावा उन जहाजों के संबंध में है जो अपीलकर्ताओं के स्वामित्व में हैं और व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष आरजी है। यदि प्रत्यर्थी पोत को आर. जी. के न्यायिक स्वामित्व के तहत रखा जाता, तो अपीलकर्ताओं को उस पोत के खिलाफ निरोध आदेश की मांग करने का अधिकार होता।

उनके दावों की वसूली। [पैरा 45] [503-सी-ई] [2018] 5 एस. सी. आर.

2.3 तत्काल मामले के तथ्यों में, प्रतिवादी पोत के मालिकों का, वास्तव में, आरजी के खिलाफ अवैतनिक चार्टर राशि के लिए भी दावा है। इस प्रकार, दुर्भाग्य से यह एक ओर प्रत्यर्थी पोत का मालिक और दूसरी ओर अपीलकर्ता दोनों हैं, जिनका आरजी के खिलाफ समुद्री दावा है, जो परिसमापन में चला गया है। अपीलार्थी आर. जी. से राशि की वसूली के किसी भी प्रयास की सीमाओं के बारे में पूरी तरह से सचेत हैं, उन्होंने इस मुकदमे में किसी भी तरह से प्रत्यर्थी पोत के मालिकों से राशि की वसूली करने का प्रयास किया है।

उत्तरदाता पोत। यही कारण भी हो सकता है कि अपीलकर्ताओं ने आर. जी. के खिलाफ मुकदमा चलाने के लिए अपने समय को उचित नहीं समझा।

बकाया राशि की वसूली के लिए बेयरबोट चार्टर पर लिया जा सकता है। प्रत्यर्थी पोत का मालिक आरजी का उतना ही लेनदार होता है जितना कि अपीलार्थी। [पैरा 48] [504-ए-सी] 2.5 जहाज की गिरफ्तारी को निर्णय को संतुष्ट करने के लिए सुरक्षा प्राप्त करने की एक प्रक्रिया के रूप में माना जाता है। इस हद तक यह

जहाज के गैर-मालिक या किराएदार के संबंध में। [पैरा 49] [504-डी-ई] 2.6 कन्वेंशन के प्रावधानों की ओर मुड़ने पर, एक समुद्री दावे को एक जहाज के उपयोग या किराए से संबंधित के रूप में निर्दिष्ट किया जाता है, चाहे वह एक चार्टर पक्ष में निहित हो या अन्यथा [खंड (च)]। जहाँ तक खंड (1) का संबंध है, वे अन्य बातों के साथ-साथ जहाज को प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित हैं। निरोध का ऐसा आदेश सुनील बी. एन. ए. आई. के. बनाम के संबंध में हो सकता है।

जियोवेव कमांडर

जहाज की पहचान जहां मालिक की पहचान है जिसके खिलाफ व्यक्तिगत रूप से दावा किया गया है और जहाज के मालिक की पहचान है। यह नहीं हो सकता।

इसका उपयोग किसी तीसरे पक्ष या गैर-मालिक के जहाज को पकड़ने के लिए किया जाता था। [पैरा 50] [504-ई-जी] 2.7 पोत के मालिक के खिलाफ दावे के लिए, एक पोत को हिरासत में लिया जा सकता है न कि किसी और का पोत

उक्त उद्देश्य के लिए हिरासत में लिया गया। महत्वपूर्ण परीक्षा स्वामित्व की होगी, जो तत्काल मामले में स्पष्ट रूप से आरजी के पास निहित नहीं है और उनके बेयरबोट चार्टर के तहत वास्तविक स्वामित्व को एक न्यायिक मालिक के बराबर नहीं माना जा सकता है, जो व्यक्तिगत रूप से एक कार्रवाई के लिए आवश्यक है। [पैरा 51] [505-ए-बी]

2.8 हालांकि, केवल जहाज का कब्जा पूरा हो गया और नियंत्रण की सीमा जो भी हो, वह पर्याप्त नहीं पाई गई। स्वामित्व का दर्जा प्रदान करना। एक चार्टर्ड जहाज का "लाभकारी उपयोग" वास्तव में एक जहाज की स्थिति को परिवर्तित नहीं करेगा।

एक "लाभकारी मालिक" के रूप में चार्टर। इस प्रकार, 1956 के अधिनियम में "लाभकारी" शब्द पर ध्यान विशेष अंग्रेजी संस्थान न्यास को ध्यान में रखने की आवश्यकता के लिए दिया गया था, जो सम्मेलन के अन्य हस्ताक्षरकर्ताओं के घरेलू कानून का कोई हिस्सा नहीं है। [पैरा 59] [511-जी-एच; 512-ए-बी]

आई कांग्रेसो डेल पार्टिडो [1978] क्यू. बी. 500; "फादर थेम्स" [1979] 2 लॉयड के प्रतिनिधि। 364 ; माउंट रॉयल/वाल्श इंक. बनाम। द शिप जेनसन स्टार एल अल, [1990] 1 एफ. सी. 199; एंटारेस शिपिंग कॉर्पोरेशन बनाम। जहाज़

' मकर आदि। [1980] 1 एस. सी. आर. 553-संदर्भित।

2.9 लाभप्रद के बीच एक स्पष्ट अंतर है

एक जहाज का स्वामित्व और एक जहाज का चार्टर। [पैरा 65] [514-सी]

2.10 1999 का गिरफ्तारी समझौता, अनुच्छेद 1 निर्दिष्ट करता है

कि समुद्री दावे का अर्थ है अन्य बातों के साथ-साथ "जहाज" के उपयोग या किराए से संबंधित समझौते से उत्पन्न होने वाला दावा। "जहाज" के अर्थ का अर्थ 16 ट्रॉलर या ओ. एल. पोत होगा न कि उत्तरदाता जहाज। इस प्रकार, प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ कोई समुद्री दावा नहीं है। अनुच्छेद 3 गिरफ्तारी के अधिकारों के प्रयोग से संबंधित है और इसके तहत घटनाएँ निर्दिष्ट की गई हैं। अनुच्छेद 3 के खंड (2) के संदर्भ में, किसी भी अन्य जहाज (जो प्रतिवादी जहाज को संदर्भित करेगा) की गिरफ्तारी की अनुमति है, जो गिरफ्तारी होने पर उस व्यक्ति के स्वामित्व में है जो [2018] 5 एस. सी. आर. के लिए उत्तरदायी है।

समुद्री दावा। समुद्री दावे का दायित्व आर. जी. है न कि प्रत्यर्थी जहाज के मालिक। अनुच्छेद 3 के खंड (2) के उपखंड (बी) के संदर्भ में, उस जहाज का एक मृत्यु चार्टर, समय चार्टर या यात्रा चार्टर उत्तरदायी है। विचाराधीन जहाज, प्रतिवादी नहीं है, बल्कि 16 ट्रॉलर या ओएल है। इसे ध्यान में रखते हुए, वास्तव में आर. जी. को प्रतिवादी जहाज के एक नष्ट चार्टर की क्षमता में लाभकारी मालिक नहीं कहा जा सकता है। आरजी प्रत्यर्थी जहाज का मालिक नहीं है और मालिक को समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है, जो ट्रॉलर और ओएल जहाज के खिलाफ है। [पैरा 66] [514-सी-जी]

2.11 2017 अधिनियम का खंड 5 (बी) अनुच्छेद के अनुरूप है।

3 1999 के कन्वेंशन से। इस प्रकार, "पोत", "मालिक" और "मृत्यु चार्टर" अभिव्यक्ति को उपरोक्त संदर्भ में पढ़ा जाना चाहिए और 16 ट्रॉलरों और ओ. एल. के संबंध में समुद्री दावों को प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ समुद्री दावे में परिवर्तित नहीं किया जा सकता है जो आर. जी. के स्वामित्व में नहीं है। [पैरा 68] [515-बी-डी]

2.12 अपीलार्थियों का इसके साथ कोई समझौता नहीं है -

प्रत्यर्थी पोत के मालिकों और न ही प्रत्यर्थी पोत के खिलाफ कोई दावा, लेकिन उनका दावा प्रत्यर्थी पोत के चार्टर द्वारा किराए पर लिए गए अपने जहाजों के कारण है। प्रतिवादी पोत के मालिकों के खिलाफ कोई दावा नहीं है। [पैरा 69] [515-डी-ई]

2.13 अंतरिम आदेश को भंग कर दिया जाता है और राशि के साथ

उस पर उपार्जित ब्याज के साथ प्रत्यर्थी पोत के मालिकों को वापस भेजा जाना है, जिन्होंने अंतरिम आदेश के अनुसरण में उच्च न्यायालय के समक्ष इसे जमा किया था। [पैरा 71] [515-एफ]

"एस्चेर्सहेम" [1976] खंड। आई लॉयड्स लॉ रिपोर्ट्स

81 - संदर्भित किया गया।

मामला कानून संदर्भ

[1992] 1 एससीआर 1003

पै

रा 16

संदर्भित किया गया है

[2003] 5 पूरक। एससीआर 851

संदर्भित किया गया है

पै

रा 23

[2002] 3 पूरक। एससीआर 507

संदर्भित किया गया है

पै

रा 36

सिविल अपील

न्यायनिर्णय: सिविल अपील सं. 2617

2018 से।

सुनील बी. नाइक बनाम। जियोवेव कमांडर

2013 के अपील (एल) संख्या 209 में बॉम्बे में उच्च न्यायालय के न्यायिक निर्णय और आदेश दिनांक 10.05.2013 से

के साथ

2018 का सी. ए. सं. 2618।

शेखर नाफडे, वरिष्ठ अधिवक्ता। , श्रीमती शुभांगी तुली, ई. आर. कुमार, सुश्री रुक्मिणी बोबडे, सुश्री सोनल गुप्ता, सुश्री अन्वेशा पाधी,

सुश्री ऐश्वर्या भाटी, मेसर्स। पारेख एंड कंपनी, एड. अपीलार्थी के लिए।

प्रशांत एस. प्रताप, वरिष्ठ अधिवक्ता। सिद्धार्थ दवे, सुश्री जेमटीबेन एओ, सेंथिल जगदीशन, अधिवक्ता। उत्तरदाता के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था संजय किशन कौल, जे. 1. छुट्टी दे दी गई।

2. एक जहाज के चार्टर के खिलाफ एक समुद्री दावा, जो जहाज का न्यायिक मालिक नहीं है, और उस राशि को वसूल करने का प्रयास तीसरे पक्ष के स्वामित्व वाले जहाज के खिलाफ एक प्रतिबंध आदेश के माध्यम से वर्तमान अपील को जन्म दिया है।

3. ऑयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (संक्षेप में 'ओ. एन. जी. सी.') ने एक रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल पीटीई को अनुबंध दिया। लिमिटेड, सिंगापुर

(भूकंप सर्वेक्षण करने के लिए संक्षिप्त में 'रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल') वर्ष 2012 में ओखा बंदरगाह के पास गुजरात के तट पर संचालन। अपने दायित्वों को पूरा करने में सुविधा प्रदान करने के लिए, रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल ने दिनांकित अनुबंध के माध्यम से एक चार्टर पार्टी समझौते में प्रवेश किया

29.6.2012 जहाज 'जियोवेव कमांडर' को चार्टर करने के लिए, पंजीकृत मालिक मास्टर और कमांडर ए. एस. नॉर्वे (संक्षेप में 'जियोवेव कमांडर') तीन साल की अवधि के लिए। उक्त पोत को भूकंपीय सर्वेक्षण संचालन करने के लिए सुसज्जित एक विशेष जहाज बताया गया है। उक्त अनुबंध के संदर्भ में, इसे 'बेयरबोट चार्टर' के रूप में परिभाषित किया गया है। चार्टरकर्ता के पास पोत और मालिकों के भूकंपीय उपकरण खरीदने का विकल्प भी होता है बशर्ते चार्टरकर्ताओं द्वारा चार्टर अवधि समाप्त होने से छह महीने पहले 18.1.2015 पर मालिकों को खरीद विकल्प लिखित रूप में घोषित किया जाए। 4. चार्टर की शर्तों को पूरी तरह से समझने के लिए, चार्टर के कुछ खंडों पर चर्चा/पुनः प्रस्तुत करना आवश्यक है।

समझौता:

" 10. रखरखाव और संचालन [2018] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

(क) (i) रखरखाव और मरम्मतः - चार्टर अवधि के दौरान पोत चार्टर के सभी उद्देश्यों के लिए पूर्ण कब्जे में और पूर्ण निपटान में होगा और हर मामले में उनके पूर्ण नियंत्रण में होगा। चार्टरर्स जहाज का रखरखाव करेंगे, उसे

क्योंकि खंड 14 (1) में यदि वे अपने स्वयं के खर्च पर लागू होते हैं तो हर समय पोत की कक्षा को पूरी तरह से अद्यतित रखें और वर्गीकरण के साथ अतिदेय सिफारिशों और/या शर्तों से मुक्त रखें।

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

" (ii) नई श्रेणी और अन्य सुरक्षा आवश्यकताएँ-किसी भी सुधार की स्थिति में, संरचनात्मक परिवर्तन या नए उपकरण नई श्रेणी की आवश्यकताओं के कारण या अनिवार्य कानून लागत के कारण पोत के निरंतर संचालन के लिए आवश्यक हो जाते हैं। (चार्टरकर्ता के समय के नुकसान को छोड़कर) बॉक्स 23 में बताए गए प्रतिशत से अधिक या यदि बॉक्स 23 को खाली छोड़ दिया जाता है, तो बॉक्स 29 में बताए गए पोत के बीमा मूल्य का 5 प्रतिशत, यदि

किसी भी तरह से

जिसमें भाड़े की दर भिन्न-भिन्न होगी और वह अनुपात जिसमें अनुपालन की लागत संबंधित पक्षों के बीच साझा की जाएगी ताकि इस चार्टर के तहत शेष अवधि की अवधि को ध्यान में रखते हुए मालिकों और चार्टरर्स के बीच उचित वितरण प्राप्त किया जा सके, समझौते के अभाव में, खंड 30 में सहमत विवाद समाधान विधि के लिए संदर्भित किया जाएगा। ((ग) वित्तीय प्रतिभूतिः चार्टरकर्ता संघीय राज्य या नगरपालिका सहित किसी भी सरकार द्वारा आवश्यक तीसरे पक्ष की देनदारियों के संबंध में वित्तीय सुरक्षा या जिम्मेदारी बनाए रखेंगे।

या उसके अन्य विभाजन या प्राधिकरण को दंड या शुल्क के बिना पोत को किसी भी देश, राज्य के क्षेत्रीय या सन्निहित जल में प्रवेश करने, रहने या छोड़ने के लिए कानूनी रूप से सक्षम बनाने के लिए या बिना किसी देरी के इस चार्टर के निष्पादन में नगरपालिका। यह दायित्व लागू होगा चाहे ऐसी अपेक्षाएँ ऐसी सरकार या उसके विभाजन या प्राधिकरण द्वारा कानूनी रूप से लागू की गई हों या नहीं। चार्टरर्स बांड द्वारा या अन्यथा ऐसी सभी व्यवस्थाएँ करेंगे और उनका रखरखाव करेंगे जो ऐसी व्यवस्थाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक हों।

चार्टरर्स के एकमात्र खर्च और चार्टरर्स सुनील बी. एन. ए. आई. के. बनाम।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे.]

ऐसा करने में किसी भी विफलता या असमर्थता के लिए मालिकों को सभी परिणामों (समय की हानि सहित) के खिलाफ क्षतिपूर्ति करेगा।

(ख) पोत का संचालनः चार्टरर्स अपने स्वयं के खर्च पर और अपने स्वयं के खरीददार द्वारा, विक्टुअल, नेविगेट करेंगे,

चार्टर अवधि के दौरान पोत का संचालन, ईंधन की आपूर्ति और जब भी आवश्यकता हो, उसकी मरम्मत करें और वे इस चार्टर के तहत पोत के अपने उपयोग और संचालन के लिए हर प्रकार और प्रकृति के सभी शुल्कों और खर्चों का भुगतान करेंगे, जिसमें वार्षिक ध्वज राज्य शुल्क और कोई भी विदेशी सामान्य नगरपालिका और/या राज्य कर शामिल हैं। पोत के प्रमुख अधिकारी और चालक दल सभी उद्देश्यों के लिए चार्टरर्स के सेवक होंगे, चाहे वे मालिकों द्वारा नियुक्त किसी भी कारण के हों।

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

" (घ) पोत का ध्वज और नाम चार्टर अवधि के दौरान, चार्टरर्स को पोत को अपने रंगों में रंगने, अपने फ़नल प्रतीक चिन्ह को स्थापित करने और प्रदर्शित करने और अपने घर का झंडा फहराने की स्वतंत्रता होगी। चार्टरकर्ता के पास मालिकों और बंधककर्ता की पूर्व लिखित सहमति के साथ स्वतंत्रता भी होगी, जिसे चार्टर अवधि के दौरान ध्वज और/या पोत के नाम को बदलने के लिए अनुचित रूप से नहीं रोका जाएगा। चित्रकारी और पुनः चित्रकला, किश्त और पुनः किश्त, पंजीकरण और पुनः पंजीकरण यदि

मालिकों द्वारा आवश्यक जहाज पर बंधक (ओं) पर होगा जो ध्वज के परिवर्तन के परिणामस्वरूप आवश्यक होगा।

(ई) पोत में बदलावः खंड 10 (ए) (ii) के अधीन चार्टरकर्ता पोत में कोई संरचनात्मक परिवर्तन नहीं करेंगे या पोत में कोई परिवर्तन नहीं करेंगे। प्रत्येक मामले में पहले मालिक की मंजूरी प्राप्त किए बिना मशीनरी, बॉयलर, उपकरण या उसके स्पेयर पार्ट्स, यदि मालिक सहमत हैं, तो चार्टरर्स, यदि मालिकों को आवश्यकता है, तो इस चार्टर की समाप्ति से पहले जहाज को उसकी पूर्व स्थिति में बहाल कर देंगे।

.....

.....

" 11. किराया दें। (क) चार्टरकर्ता इस चार्टर की शर्तों के अनुसार समय पर मालिकों को देय किराया का भुगतान करेंगे, जिसके संबंध में

समय महत्वपूर्ण होगा। "[2018] 5 एस. सी. आर.

" 17. क्षतिपूर्ति (ए) चार्टर मालिकों को किसी भी नुकसान, क्षति या खर्च के लिए क्षतिपूर्ति करेंगे।

चार्टर अवधि के दौरान। यदि पोत को चार्टरर्स द्वारा उसके संचालन से उत्पन्न होने वाले दावों या पूर्वाधिकार के कारण गिरफ्तार किया जाता है या अन्यथा हिरासत में लिया जाता है, तो चार्टरर्स अपने खर्च पर सभी उचित कदम उठाएंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एक उचित अवधि के भीतर जहाज को रिहा करने का समय, जिसमें जमानत का प्रावधान भी शामिल है।

पूर्वगामी की व्यापकता के प्रति पूर्वाग्रह के बिना, चार्टर मालिक, अधिकारियों या एजेंटों द्वारा बिलों पर हस्ताक्षर करने से उत्पन्न होने वाले सभी परिणामों या देनदारियों के खिलाफ मालिकों को क्षतिपूर्ति करने के लिए सहमत होते हैं।

लेडिंग या अन्य दस्तावेजों का। (ख) यदि पोत को मालिकों के खिलाफ दावे या दावों के कारण गिरफ्तार किया जाता है या अन्यथा हिरासत में लिया जाता है, तो मालिक अपने दम पर ऐसा करेंगे।

खर्च यह सुनिश्चित करने के लिए सभी उचित कदम उठाते हैं कि

जहाज को रिहा करने का उचित समय, जिसमें जमानत का प्रावधान भी शामिल है। ऐसी परिस्थितियों में मालिक प्रत्यक्ष परिणाम के रूप में चार्टरर्स द्वारा किए गए किसी भी नुकसान, क्षति या खर्च (इस चार्टर के तहत भुगतान किए गए किराए सहित) के खिलाफ चार्टरर्स को क्षतिपूर्ति करेंगे।

ऐसी गिरफ्तारी या नजरबंदी।

5. रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल ने मेसर्स के साथ 0.2012 पर एक चार्टर किराया समझौते में प्रवेश किया। एस. एल. पी. (सी) No.18845/में अपीलार्थी सुनील बी. नाइक, जिसके संदर्भ में उक्त अपीलार्थी ने 24 मछली पकड़ने की आपूर्ति करने पर सहमति व्यक्त की।ers चार्टरर्स भूकंपीय पोत जियोवेव कमांडर द्वारा निकाले जाने वाले सर्वेक्षण कार्यों में सहायता के लिए पीछा करने वाले जहाज हैं। ईआर शुरू में 24 मछली पकड़ने वाले ट्रॉलरों में से 16 पीछा करने वाले वाहनों के लिए था। उक्त समझौते में एक विवाद समाधान खंड 18 शामिल था जो प्रदान करता है

बिट्रेशन, जो नीचे लिखा है:

" 18. इस चार्टर किराया समझौते से या उसके संबंध में उत्पन्न होने वाले सभी विवादों का अंत में मुंबई में भारत मध्यस्थता अधिनियम के नियमों के तहत तीन मध्यस्थों के समक्ष निपटारा किया जाएगा। उक्त नियमों के अनुसार। प्रत्येक पक्ष एक ऐसे सुनील बी. नाइक बनाम को नियुक्त करेगा।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

मध्यस्थ और दोनों पक्षों द्वारा इस प्रकार नियुक्त किए गए लोग संयुक्त रूप से

तीसरे को नियुक्त करें। ”

6. यह अपीलार्थी का मामला है कि 16 जहाजों को रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के लिए तैयार किया गया था ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि मछली पकड़ने वाले जहाजों को रखा गया था।

पानी के भूकंपीय उपकरणों से अच्छी तरह से साफ करें ताकि उनके मछली पकड़ने के उपकरण क्षतिग्रस्त न हों। समझौते के अनुसार दैनिक किराया दर वाहनों की अलग-अलग प्रकृति के लिए अलग-अलग होती है। उक्त अपीलार्थी का यह भी दावा है कि जहाजों को ओखा बंदरगाह पर जुटाया गया था, लेकिन तथ्य यह है कि प्रतिवादी जहाज कभी ओखा नहीं गया और पीपावाव बंदरगाह पर था जहां से वह मुंबई गया था। 7. इसी तरह एसएलपी (सी) No.18899/2013 में अपीलकर्ता यूसुफ अब्दुल गनी ने सर्वेक्षण पोत 'जियोवेव कमांडर' के समर्थन में काम करने के लिए रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को 'ओरियन लक्ष्मी' किराए पर देने पर सहमति व्यक्त की।

दिनांकित अनुबंध 1.10.2012। इसका उद्देश्य स्टैंडबाय और आपातकालीन टोइंग कर्तव्यों की आपूर्ति करना था। दोनों अपीलकर्ताओं ने चालान जुटाने का दावा किया है

समय-समय पर रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल पर, जिनके बारे में कहा जाता है कि उन्हें भुगतान नहीं किया गया है। रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल भी प्रत्यर्थी पोत के मालिकों को भुगतान करने में विफल रहा और परिणामस्वरूप मालिकों ने भुगतान न करने के लिए चार्टरकर्ताओं को डिफ़ॉल्ट दिनांक 4.3.2013 का नोटिस दिया, रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल।

8. सुनील बी. नाइक ने 16.3.2013 पर बकाया राशि के भुगतान के लिए रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को एक मांग नोटिस जारी किया। कहा जाता है कि यूसुफ अब्दुल गनी ने भी भूभौतिकीय को प्रतिबिंबित करने के लिए विभिन्न चालान उठाए थे। 16.11.12 और 16.2.13 के बीच अनुबंध से उत्पन्न बकाया।

9. यूसुफ अब्दुल गनी ने प्रत्यर्थी पोत के खिलाफ नौसेना के मुकदमे के रूप में मुकदमा दायर करके बॉम्बे उच्च न्यायालय का रुख किया और पोत की गिरफ्तारी के लिए 15.3.2013 पर आदेश प्राप्त किया। इसी तरह, रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल ने धन की कमी के कारण भुगतान करने में असमर्थता व्यक्त की, सुनील बी. नाइक ने नौसेना का मुकदमा दायर किया और 12.4.2013 पर जहाज की गिरफ्तारी का आदेश प्राप्त किया। जैसा कि उल्लेख किया गया है, यूसुफ अब्दुल गनी के मामले में पारित आदेश के अनुसरण में जहाज पहले से ही गिरफ्तार था।

10. प्रतिवादी पोत के मालिक, मास्टर और कमांडर ए. एस. नॉर्वे ने छुट्टी [2018] 5 एस. सी. आर. के लिए दो कार्यवाही में प्रस्ताव का नोटिस दायर किया।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

पोत की एकतरफा गिरफ्तारी। सुनवाई होने पर, 17.4.2013 पर विद्वान एकल न्यायाधीश ने एकतरफा रोक को खाली कर दिया। पीड़ित पक्षों के रूप में दोनों अपीलकर्ताओं ने बंबई उच्च न्यायालय की खंड पीठ का रुख किया। अदालत, जिसने 10.5.2013 पर अपील को खारिज कर दिया। इस तरह वर्तमान अपीलें दायर की गईं।

11. वर्तमान अपीलों में 17.5.2013 पर नोटिस जारी करते समय एक अंतरिम व्यवस्था की गई थी जिसके तहत प्रतिवादी को रुपये की राशि जमा करने का निर्देश दिया गया था। 1 प्रत्येक मामले में बॉम्बे उच्च न्यायालय के समक्ष प्रतिभूति के रूप में और इस तरह की जमा राशि पर जहाजों को यात्रा करने की अनुमति दी गई थी। राशि को सावधि जमा में रखने का निर्देश दिया गया था। हमें सूचित किया गया था कि ये राशि तदनुसार जमा की गई थी और सावधि जमा में पड़ी है। जहाज़ रवाना हो गया। इस प्रकार, सवाल यह होगा कि क्या अपीलार्थी इस राशि को अपने बकाया पर ब्याज के साथ लगाने के हकदार हैं या क्या प्रत्यर्थी अदालत में इस तरह से जमा की गई राशि को जारी करने का हकदार है।

कानूनी दुविधा:

12. हम उपरोक्त तथ्यात्मक स्थिति का सामना कर रहे हैं जहां वास्तव में रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के तीन लेनदार हैं, जो इसके मालिक हैं।

प्रत्यर्थी जहाज और अपीलार्थी, जिन्होंने उस कार्य के संचालन में सहायता प्रदान करने के लिए रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के साथ अनुबंध किए, जिसके लिए जहाज लगाया गया था।

13. इस प्रकार, पहला सवाल जो उत्पन्न होगा वह यह है कि क्या उच्च नौसेना के नौसेना अधिकार क्षेत्र के तहत एक समुद्री दावे को बनाए रखा जा सकता है।

अपीलार्थियों के बकाया के संबंध में प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ कार्रवाई के लिए न्यायालय जब चार्टरकर्ता स्वयं मालिक को भुगतान करने में चूक करता है। एक ओर अपीलार्थियों का मामला यह है कि चार्टर समझौते और चार्टरकर्ता के अधिकारों और दायित्वों के कारण प्रत्यर्थी पोत का दायित्व है, जबकि प्रत्यर्थी, जो दोनों मंचों के समक्ष सफल हुआ है, यह स्थापित करना चाहता है कि अपीलार्थियों के दावे को उच्च न्यायालय के नौसेना अधिकार क्षेत्र को लागू करने के लिए एक समुद्री दावे के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है और इस प्रकार, अपीलार्थियों के ऐसे दावे को सुरक्षित करने के लिए पोत को गिरफ्तार नहीं किया जा सकता है।

बेयरबोट चार्टर:

14. चार्टर पार्टी को एक अनुबंध के रूप में परिभाषित किया गया है जिसके द्वारा एक पूरे जहाज, या उसके कुछ प्रमुख हिस्से को मालिक द्वारा किसी अन्य व्यक्ति सुनील बी. नाइक बनाम को पट्टे पर दिया जाता है।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

एक निर्दिष्ट समय या उपयोग के लिए। चार्टर दो प्रकार का हो सकता है-(i) मृत्यु चार्टर; और (ii) अनुबंध का अनुबंध। वर्तमान मामले में, हम मृत्यु के चार्टर से चिंतित हैं जिसके द्वारा पूरे जहाज को अपनी पूरी कमान और कब्जे के हस्तांतरण के साथ चार्टर को दिया जाता है और इसके परिणामस्वरूप इसके नौवहन पर नियंत्रण होता है। इस तरह के चार्टर को बेयरबोट चार्टर कहा जाता है। इस स्तर पर "बेयरबोट चार्टर्स" के दूसरे संस्करण पर मार्क डेविस की टिप्पणी का उल्लेख करना उचित होगा, जिसमें नष्ट किए गए चार्टर्स की प्रकृति और चरित्र को निम्नानुसार समझाया गया है:

" अंग्रेजी कानून के तहत चार्टर पक्षों के बीच एक मौलिक अंतर किया जाता है जो एक जहाज की मृत्यु या पट्टे के बराबर होता है, और जो नहीं करते हैं। पहली श्रेणी, जिसे मृत्यु द्वारा चार्टर के रूप में जाना जाता है, जहाज के पट्टे के रूप में काम करती है, जिसके अनुसार स्वामित्व और नियंत्रण मालिकों से चार्टरर्स को जाता है, जबकि बाद वाला, जिसमें मुख्य रूप से समय और यात्रा चार्टर शामिल होते हैं, मूल रूप से सेवाओं के प्रावधान के लिए अनुबंध होते हैं, जिसमें चार्टर का उपयोग भी शामिल है। चार्टर्ड जहाज। पट्टे के तहत, मालिकों के लिए अधिकारियों और चालक दल के अपने जहाज की "खाली" आपूर्ति करना सामान्य है, इस मामले में

व्यवस्था को सही ढंग से "बेयरबोट" चार्टर कहा जा सकता है। द.

चार्टरकर्ता चार्टर की अवधि के लिए पोत के वास्तविक "मालिक" बन जाते हैं, मास्टर और चालक दल उनके आदेश के तहत कार्य करते हैं,

और उनके माध्यम से उनके पास जहाज़ का अधिकार है।

डेथ चार्टर की विशिष्टताओं का एक बयान द ग्यूसेप डी विट्टोरियो [1998] 1 लॉयड के प्रतिनिधि 136 में पृष्ठ 156 पर इवांस एलजे के फैसले में पाया जा सकता है:

" फिर मृत्यु चार्टर क्या है? इसकी विशिष्टताएँ, जैसा कि मुझे लगता है, यह हैं कि कानूनी मालिक पट्टाधारक को अधिकार और नियंत्रण के पर्याप्त अधिकार देता है जो लेनदेन को सक्षम बनाता है।

जहाज की वास्तविक संपत्ति के संदर्भ में एक पट्टे, या मृत्यु के रूप में माना जाता है। इससे निकटता से जुड़ा तथ्य यह है कि

चार्टर मालिक और चालक दल का नियोक्ता बन जाता है। 'बेयरबोट' के सामान्य विवरण में दोनों पहलुओं को जोड़ा गया है।

लीज या किराए की व्यवस्था "।

जैसा कि संकेत दिया गया है, चार्टर पक्ष जो एक जहाज की मृत्यु या पट्टे (समय चार्टर और यात्रा चार्टर सहित) के बराबर नहीं हैं, उन्हें अंग्रेजी कानून में अनुबंध के अनुबंध के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

जिस पर मालिक [2018] 5 एस. सी. आर. के बदले में समुद्र मार्ग से माल ले जाने के लिए सहमत होते हैं।

धन राशि। यद्यपि चार्टरकर्ताओं को इसके विरुद्ध अधिकार है

मालिकों को अपने माल को जहाज पर ले जाने के लिए, स्वामित्व

और जहाज का अधिकार मालिकों के पास रहता है

मालिक और चालक दल जो उनके सेवक बने रहते हैं।

क्या एक चार्टर पार्टी एक मृत्यु चार्टर के बराबर है या नहीं

प्रत्येक मामले में चार्टर की सटीक शर्तों पर निर्भर करता है,

समग्र रूप से उपकरण। परीक्षण को संक्षेप में इस प्रकार प्रस्तुत किया गया है

निम्नलिखित है:

" सवाल इस बात पर निर्भर करता है कि कहां अन्य चीजें रास्ते में नहीं हैं: क्या स्वामी को चार्टर द्वारा, जहां एक चार्टर है, जहाज के पूरे अधिकार और नियंत्रण के साथ विभाजित किया गया है, और इस हद तक कि उसने चार्टर करने वाले को उससे स्वतंत्र एक शक्ति और अधिकार दिया है, और उसके संदर्भ के बिना वह करने के लिए जो वह कप्तान, चालक दल के संबंध में चाहता है, और जहाज का प्रबंधन और रोजगार। इसे जहाज का पत्र या मृत्यु कहा गया है। सही अभिव्यक्ति

यह है कि यह पूरे अधिकार और नियंत्रण के साथ एक विभाजन है

जहाज़ "।

इस प्रकार, हालांकि समय चार्टर में लगभग हमेशा ऐसे शब्द होते हैं

निर्णायक के रूप में, जब चार्टर की प्रकृति का निर्धारण किया जाता है। सागर और भूमि प्रतिभूतियों में v. विलियम डिकिंसन मैककिनन एलजे

इन शब्दों की उत्पत्ति का पता मृत्यु चार्टर में लगाया गया, और पृष्ठ पर

163 मृत्यु और समय चार्टर के बीच के अंतर पर जोर दिया

इस प्रकार: " नाव किराए पर लेने के बीच सभी अंतर हैं जिसमें खुद को खड़ा करना है, जिस स्थिति में नाव आपको सौंप दी जाती है, और समुद्र तट पर एक आदमी के साथ अनुबंध करना है कि वह आपको ले जाएगा।

एक पंक्ति, इस मामले में वह केवल आपको रोइंग में सेवा प्रदान करता है

"के बारे में।

15. रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल की तरह एक डिमाइज्ड चार्टर, जो मालिक है

आरवाइस निर्धारित, बड़े पैमाने पर प्रथागत अधिकारों को मानता है

तीसरे व्यक्तियों के संबंध में पोत मालिकों की देयताएं, जिनके पासउसके साथ या जहाज के साथ, उदाहरण के लिए, मरम्मत और आपूर्ति का आदेश दिया गया

ई पोत, नाविकों की मजदूरी, आदि।

सुनील बी. नाइक बनाम। जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

भारत में समुद्री दावे और नौसेना क्षेत्राधिकार:

भारत का संविधान) को उच्च न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र में उच्च न्यायालयों के रूप में प्रकट देश की न्यायिक संप्रभुता के संदर्भ में पढ़ा जाना था, इस प्रकार, हालांकि औपनिवेशिक क़ानून लागू रह सकते हैं, भारत के संविधान के अनुच्छेद 372 के आधार पर, जो कानून के विकास को बाधित करने या इसकी दृष्टि को कम करने या इसकी बाहों को बाधित करने के लिए नहीं देखा गया था। 1890 के एडमिरल्टी एक्ट में कहा गया था कि भारतीय कानून में किसी विशेष अंग्रेजी प्रतिमा को शामिल नहीं किया गया था। नौसेना अधिकारिता, लेकिन भारत में सक्षम न्यायालयों को अंग्रेजी उच्च न्यायालय की स्थिति में आत्मसात करना। विधायी अभ्यास की कमी को अफसोस के साथ नोट किया गया था। जाहिरा तौर पर उक्त विलाप का अभी भी पूरा प्रभाव नहीं पड़ा है!

17. 1987 के एडमिरल्टी एक्ट के मसौदे ने दिन की रोशनी नहीं देखी। उस अधिनियम की धारा 3 नौसेना के अधिकार क्षेत्र को परिभाषित करने का प्रयास करती है

अदालत। 1999 के नौसेना अधिनियम के मसौदे के लिए भाग्य अलग नहीं था, जिसकी धारा 5 नौसेना क्षेत्राधिकार को परिभाषित करती है। अंत में, हमारे पास नौसेना (समुद्री दावों का क्षेत्राधिकार और निपटान) अधिनियम, 2017 है, जिसे संसद द्वारा पारित किया गया था और 9.8.2017 पर भारत के राष्ट्रपति की सहमति प्राप्त हुई थी और उक्त तिथि पर राजपत्र में विधिवत प्रकाशित किया गया था, लेकिन इसके लागू होने की तारीख अभी तक अधिसूचित नहीं की गई है। दिलचस्प बात यह है कि इस अधिनियम के उद्देश्य और कारणों का विवरण स्वयं एम. वी. एलिजाबेथ में इस न्यायालय की टिप्पणियों को देखते हुए नौसेना कानून को संहिताबद्ध करने और स्पष्ट करने की वांछनीयता को संदर्भित करता है। वर्तमान विवाद एक बार फिर सरकार के लिए एक अनुस्मारक है

उक्त अधिनियम को लागू करने की आवश्यकता!

18. हम ध्यान दे सकते हैं कि इन अधिनियमों का उल्लेख अपीलार्थी की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री शेखर नाफडे, सुनील बी. ने किया था।

नाइक, नौसेना के अधिकार क्षेत्र के विस्तार को स्पष्ट करने के उद्देश्यों के लिए

1 आकाशवाणी 1993 एस. सी. 1014

ऊपर [2018] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

एम. वी. एलिजाबेथ और Ors.[3] में देखा गया। इस प्रकार, की धारा 3 (1) (ज) और (1)

1987 के अधिनियम को संदर्भित किया गया था, जो निम्नानुसार है:

" 3. न्यायालय का नौसेना क्षेत्राधिकार। – (1) द एडमिरल्टी

न्यायालय की अधिकारिता इस प्रकार होगी, अर्थात

निम्नलिखित में से किसी भी प्रश्न को सुनने और निर्धारित करने का अधिकार क्षेत्र

या दावा:

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(ज) गाड़ी से संबंधित किसी भी समझौते से उत्पन्न होने वाला कोई भी दावा जहाज में माल या जहाज के उपयोग या किराए पर लेने के लिए;

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(जे) जहाज या किसी अन्य जहाज के संबंध में माल ढोने की प्रकृति का कोई दावा

विमान;

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(1) माल, सामग्री, बंकर या अन्य के संबंध में कोई दावा रखरखाव के संचालन के लिए एक जहाज को आपूर्ति की गई आवश्यकताएँ।

19. अपीलार्थियों के दावे को अंदर लाने की मांग की गई थी

"या जहाज का उपयोग करना या किराए पर लेना" अभिव्यक्ति। 1999 के अधिनियम के उसी पूर्वोक्त खंड को यह भी निर्दिष्ट करने के लिए संदर्भित किया गया था कि "संचालन या रखरखाव" अभिव्यक्ति को "संचालन या रखरखाव" निर्दिष्ट किया गया था। इस प्रकार, यह अनुरोध किया गया था कि विस्तार अधिकार क्षेत्र में जहाज को प्रदान की जाने वाली किसी भी सेवा को शामिल करना था और यह दावा किया गया था कि अपीलकर्ताओं ने वास्तव में उन सेवाओं को रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के साथ समझौते के रूप में प्रदान किया था। जहाँ तक 2017 के अधिनियम का संबंध है, धारा 4 (1) (जे) और (1) के प्रावधान का उल्लेख किया गया था, जो निम्नानुसार है:

" 4. समुद्री दावा। - (1) उच्च न्यायालय अभ्यास कर सकता है

समुद्री दावे पर किसी भी प्रश्न को सुनने और निर्धारित करने का अधिकार क्षेत्र,

किसी भी पोत के विरुद्ध, जो किसी से उत्पन्न होता है -

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(जे) टोवेज;

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(1) माल, सामग्री, खराब होने वाले या खराब न होने वाले प्रावधान, बंकर ईंधन, उपकरण (पात्रों सहित), आपूर्ति या प्रदान की गई सेवाएँ

3 सुप्रा सुनील बी. नाइक बनाम जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

पोत को उसके संचालन, प्रबंधन, संरक्षण या

देय या देय किसी भी शुल्क सहित रखरखाव।

20. उपरोक्त खंड (1) के संबंध में, एक बार फिर यह दावा किया जाता है कि अपीलार्थी ने पोत को उसके संचालन के लिए सेवाएं प्रदान कीं और प्रबंधन। उस अधिनियम की धारा 6 में समुद्री दावे के संबंध में व्यक्तिगत रूप से नौसेना के अधिकार क्षेत्र का भी प्रावधान है।

21. प्रत्यर्थी की ओर से पेश वरिष्ठ अधिवक्ता श्री प्रशांत एस. प्रताप ने एम. वी. एलिजाबेथ में इसी फैसले का उल्लेख किया।

& ओआरएस। 4 इस बात पर जोर देने के लिए कि न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र के विस्तार के बावजूद, कुछ बुनियादी बातों को ध्यान में रखा जाना चाहिए जैसा कि इसमें परिलक्षित होता है

उक्त निर्णय में की गई टिप्पणियाँ। आर. ई. एम. में अधिकारिता के प्रयोग का उद्देश्य क्या है और अभ्यास के तरीके के बारे में निम्नलिखित पैराग्राफ में चर्चा की गई है:

" 44. " नौसेना का कानून, या समुद्री कानून, (वह) नियमों, अवधारणाओं और कानूनी प्रथाओं का संग्रह है जो माल और यात्रियों को पानी से ले जाने के व्यवसाय को नियंत्रित करता है। (गिलमोर एंड ब्लैक, द लॉ ऑफ एडमिरल्टी, पृष्ठ 1)। आर. ई. एम. में नौसेना की कार्रवाई का महत्वपूर्ण महत्व और विशिष्ट विशेषता यह है कि इस अधिकार क्षेत्र को तटीय अधिकारियों द्वारा जहाज की गिरफ्तारी द्वारा किसी भी समुद्री दावे के संबंध में ग्रहण किया जा सकता है, चाहे जहाज की राष्ट्रीयता या उसके मालिकों की, या व्यवसाय का स्थान या अधिवास या उसके मालिकों का निवास स्थान या वह स्थान जहां

कार्रवाई का कारण पूरी तरह से या आंशिक रूप से उत्पन्न हुआ।

45 ..... नौसेना में पोत का एक न्यायिक व्यक्तित्व होता है, एक लगभग निगमित क्षमता, जिसमें न केवल अधिकार होते हैं बल्कि देनदारियां (कभी-कभी मालिक से अलग) होती हैं जिन्हें प्रक्रिया द्वारा लागू किया जा सकता है। और पोत के
खिलाफ डिक्री, जो उस में रुचि रखने वाले सभी लोगों के लिए बाध्यकारी है और दुनिया के लिए निर्णायक है, उपयुक्त मामलों में नौसेना के लिए, संपत्ति के खिलाफ, साथ ही व्यक्तिगत रूप से उपचार, यानी व्यक्तिगत रूप से पक्ष के खिलाफ उपचार का प्रशासन करता है।

(बेनेडिक्ट, द लॉ ऑफ अमेरिकन एडमिरल्टी, 6 वां संस्करण, खंड। आई पी। 3.)

46. नौसेना कानून दावेदार को जहाज या माल के खिलाफ आगे बढ़ने का अधिकार प्रदान करता है जैसा कि मालिक के खिलाफ आगे बढ़ने के व्यक्तिगत अधिकार से अलग है। जहाज की गिरफ्तारी को निर्णय को संतुष्ट करने के लिए सुरक्षा प्राप्त करने की एक प्रक्रिया के रूप में माना जाता है। आर. ई. एम. में एक कार्रवाई में एक सफल वादी को अधिकार है

प्रतिवादी की संपत्ति के खिलाफ नुकसान की वसूली करें। जहाज के मालिक का दायित्व मुख्य रूप से उसके खिलाफ की गई कार्रवाई के मूल्य तक सीमित नहीं है। एक कार्रवाई। हालांकि मूल रूप से

रेम में शुरू किया गया, उपस्थिति पर एक प्रतिवादी के खिलाफ एक व्यक्तिगत कार्रवाई बन जाती है, और वह एक की पूरी राशि के लिए उत्तरदायी हो जाता है

निर्णय जब तक कि दायित्व की सीमा के लिए वैधानिक प्रावधानों द्वारा संरक्षित न हो। (रोस्को की नौसेना अभ्यास, 5 वां संस्करण। पी। 29)

47. रेम में एक कार्रवाई की नींव, जो एंग्लो-अमेरिकन कानून की एक विशिष्टता है, एक समुद्री ग्रहणाधिकार या जहाज के मालिक पर व्यक्तिगत दायित्व लगाने के दावे से उत्पन्न होती है। व्यक्तिगत रूप से नौसेना की कार्रवाई में एक प्रतिवादी वादी के स्थापित दावे की पूरी राशि के लिए उत्तरदायी होता है। इसी तरह, आर. ई. एम. में किसी कार्रवाई में सेवा स्वीकार करने वाला प्रतिवादी पूर्ण दायित्व के साथ उत्तरदायी होता है, भले ही निर्णय की राशि आर. ई. एस. या प्रदान की गई जमानत के मूल्य से अधिक हो। द्वारा विनियमित मामलों के संबंध में अंग्रेजी उच्च न्यायालय में एक कार्रवाई होती है

सर्वोच्च न्यायालय अधिनियम 1981, और कई दावों के संबंध में अधिकार क्षेत्र को न केवल विचाराधीन अपराधी जहाज के खिलाफ बल्कि एक 'सिस्टरशिप' यानी जहाज के समान लाभकारी स्वामित्व वाले जहाज के खिलाफ भी लागू किया जा सकता है, जिसके संबंध में दावा किया गया था।

" आक्रमण करने वाले पोत को अपराधी के रूप में माना जाता है, दोषी साधन या चीज के रूप में जिसे ज़ब्त किया जाता है, बिना मालिक के चरित्र या आचरण के किसी भी संदर्भ के। द बिग मालेक अधेल [43 यू. एस. (2 हाउ) 210,233 (1844)]। XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

59. अंग्रेजी और नागरिक कानून दोनों प्रणालियों में गिरफ्तारी का वास्तविक उद्देश्य संतुष्टि की गारंटी के रूप में सुरक्षा प्राप्त करना है।

डिक्री, हालांकि इंग्लैंड में गिरफ्तारी अधिकार क्षेत्र की धारणा का आधार है, जब तक कि मालिक अधिकार क्षेत्र में प्रस्तुत न हो। किसी भी स्थिति में, एक बार गिरफ्तारी हो जाने और मालिक के पेश होने के बाद, कार्यवाही व्यक्तिगत रूप से जारी रहती है। सभी क्रियाएँ

नागरिक कानून-चाहे समुद्री हो या नहीं-व्यक्तिगत रूप से हैं, और गैर-समुद्री मामलों में भी किसी जहाज की गिरफ्तारी की अनुमति है।

दावा करता है, और पोत को मालिक की किसी भी अन्य संपत्ति के रूप में माना जाता है, और अधिकार क्षेत्र के भीतर इसकी उपस्थिति सुनील बी. एन. ए. आई. के. बनाम को पहनने के लिए पर्याप्त है।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

किसी भी दावे के संबंध में मालिक पर अधिकार क्षेत्र वाला सक्षम न्यायाधिकरण। [डी. सी. जैक्सन, समुद्री दावों का प्रवर्तन, (1985) परिशिष्ट 5 देखें [डी. सी. जैक्सन, समुद्री प्रवर्तन देखें]

दावा, (1985) परिशिष्ट 5, पी। 437 इत्यादि।] . दूसरी ओर, इंग्लैंड में नौसेना की कार्रवाई, चाहे वह आर. ई. एम. में हो या व्यक्तिगत रूप से, अच्छी तरह से परिभाषित समुद्री ऋण या दावों तक ही सीमित है और आर. ई. एस. (जहाज, माल और माल) के खिलाफ निर्देशित है जो विवाद का विषय है या उसी लाभकारी स्वामित्व में किसी अन्य जहाज के खिलाफ है। जैसा कि प्रश्न में रेज़ "।

XXXX

XXXX

XXXX

XX

XX

XXXX

" 99. 1890 में इंग्लैंड के न्यायालय ने किस अधिकार क्षेत्र का प्रयोग किया था? नौसेना का कानून अंग्रेजों द्वारा विकसित किया गया था।

न्यायालय वाणिज्यिक समीचीनता और समता और न्याय दोनों के मामले के रूप में कार्य करते हैं। मूल रूप से यह सामान्य कानून क्षेत्राधिकार का एक हिस्सा था, लेकिन क्षेत्रीय सीमाओं, बाधाओं की कठिनाई

सामान्य कानून और अपने स्वयं के नागरिकों के अधिकारों और हितों की रक्षा करने की आवश्यकता के परिणामस्वरूप समुद्री ग्रहणाधिकार का विकास हुआ-एक ऐसी अवधारणा जो सामान्य कानून या न्यायसंगत ग्रहणाधिकार से अलग है क्योंकि यह सामान्य कानून या समानता के लिए समान रूप से अज्ञात प्रकृति की समुद्री संपत्ति पर शुल्क का प्रतिनिधित्व करता है। प्रिवी काउंसिल ने इसे 'कानूनी प्रक्रिया द्वारा प्रभावी होने वाली किसी चीज़ पर दावा या विशेषाधिकार' के रूप में समझाया [हार्मर बनाम। बेल, (1851) 7 मू पीसी 267: 13 ईआर 884]। कानून को विवेकाधिकार के प्रयोग से आकार दिया गया था जो न्यायसंगत और उचित प्रतीत होता था

मामले की परिस्थितियाँ। उच्च समुद्रों पर किए गए हानिकारक कृत्यों के लिए अधिकार क्षेत्र माना गया था और इसका दायरा बढ़ाया गया था, 'न केवल ब्रिटिश विषयों के लिए बल्कि विदेशियों के लिए भी' [हैली (द), एलआर 2 पीसी 193]। समुद्री कानून का प्रयोग दुनिया भर में समुद्री द्वारा किया गया है।

साम्राज्य के रूप में ब्रिटेन में कानून का विकास हुआ और यह कानून है, यानी 'समुद्री कानून जो एडमिरल्टी कोर्ट द्वारा प्रशासित किया जाता है' [हैल्सबरी के इंग्लैंड के कानून, चौथा संस्करण। , खण्ड. 1] . समुद्री कानून से समुद्री ग्रहणाधिकार के रूप में जाना जाने वाला अधिकार उत्पन्न हुआ जो एक

जहाज के लिए व्यक्तित्व का वर्णन करता है। अपकृत्य या अनुबंध में उसके या उसके स्वामी या मालिक द्वारा की गई अच्छी हानि या क्षति करने का उद्देश्य। इंग्लैंड में यह विकसित हुआ और विकसित किया गया जिसके दौरान इसके दायरे को नुकसान से बढ़ाया गया।

बचाव, मजदूरी, तलहटी, आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति और यहां तक कि लदान के बिलों के दावों के लिए एक जहाज। इसका प्रभाव दावेदार को ग्रहणाधिकार उत्पन्न होने के क्षण से ऋण पर शुल्क देना था जो [2018] 5 एस. सी. आर. के बाद आता है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

समुद्री संपत्ति पर एक आरोप का प्रतिनिधित्व किया। समुद्री अधिकार को जो लाभ हुआ वह यह था कि उसे प्रदान किया गया था रेस के मूल्य तक उसके दावे के लिए प्रतिभूति के साथ। अधिकार का सार यह था कि जहाज की पहचान गलत करने वाले के रूप में की जाए और उसे गिरफ्तारी द्वारा नुकसान की भरपाई करने के लिए मजबूर किया जाए। हालाँकि इंग्लैंड में ऐतिहासिक समीक्षा 14 वीं शताब्दी की है, लेकिन इसकी वैधानिक मान्यता बहुत बाद में मिली और 'समुद्री कानून न्यायशास्त्र की परिपक्वता पर आया।

19 वीं शताब्दी के पूर्वार्द्ध में '[डी. आर. द्वारा समुद्री ऋण। थॉमस]। और इस तरह के अधिकार की पहली वैधानिक मान्यता 1840 में आई जब 1840 का नौसेना न्यायालय अधिनियम लागू किया गया था।

नौसेना अदालत को किसी भी जहाज या पोत के स्वामित्व या स्वामित्व या कब्जे, बचाव, क्षति, मजदूरी या तलहटी के किसी भी कारण से उत्पन्न होने वाले क्षेत्र में शेष उसकी प्रक्रिया के बारे में सभी प्रश्नों पर निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाना। अधिनियम के खंड (6) द्वारा सभी दावों और मांगों को तय करने के लिए अधिकार क्षेत्र का विस्तार किया गया था।

या को प्रदान की गई सेवाओं के लिए बचाव की प्रकृति में कुछ भी

किसी जहाज या समुद्र में जाने वाले पोत द्वारा या किसी विदेशी जहाज या समुद्र में जाने वाले पोत को आपूर्ति की गई आवश्यक वस्तुओं के लिए प्राप्त क्षति और उसका भुगतान, चाहे वह जहाज या पोत उस समय किसी देश के भीतर या गहरे समुद्र में रहा हो जब सेवाएं प्रदान की गई थीं या नुकसान प्राप्त हुआ था या ऐसे दावों के संबंध में आवश्यक रूप से प्रस्तुत किया गया था। लेकिन सबसे ज्यादा

1861 में महत्वपूर्ण अधिनियम पारित किया गया था जिसने न्यायालयों की शक्ति और अधिकार क्षेत्र का विस्तार किया और न्याय प्रशासन अधिनियम, 1920 द्वारा प्रतिस्थापित किए जाने तक इस क्षेत्र को बनाए रखा। अधिनियम का महत्व किसी कार्रवाई पर प्रतिनिधि को गिरफ्तार करने के वैधानिक अधिकार को लागू करने में निहित है। 1861 के अधिनियम की धारा 35 में प्रावधान किया गया था कि नौसेना उच्च न्यायालय द्वारा अधिकार क्षेत्र का प्रयोग या तो आर. ई. एम. में कार्यवाही या व्यक्तिगत रूप से कार्यवाही द्वारा किया जा सकता है। " प्रक्रिया में रेम का सार यह है कि 'रेस' स्वयं, जैसा कि कोई कह सकता है, प्रतिवादी बन जाता है, और अंततः जहाज को कानूनी प्रक्रिया द्वारा गिरफ्तार किया जा सकता है और वादी के दावे को पूरा करने के लिए अदालत द्वारा बेचा जा सकता है। इसलिए, रेम में कार्रवाई का प्राथमिक उद्देश्य दावेदार को संतुष्ट करना है "[मैरीटाइम लॉबी क्रिस्टोफर हिल]। यदि 1840 का अधिनियम विभिन्न प्रकार के दावों के लिए वैधानिक आधार प्रदान करने के लिए महत्वपूर्ण था, तो 1861 का अधिनियम माल ढुलाई के दावों के अधिकार क्षेत्र का विस्तार करने की दिशा में एक कदम आगे था। अधिनियम की धारा 6 का उदारता से अर्थ लगाया गया था ताकि अधिकार क्षेत्र प्रदान किया जा सके और अभिव्यक्ति सुनील बी. नाइक बनाम।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

' किसी भी बंदरगाह में ले जाने का अर्थ न केवल तब बढ़ाया गया था जब माल वास्तव में ले जाया गया था, बल्कि भले ही उन्हें ले जाया जाना था [(द) आयरनसाइड्स, 167 ईआर 205 (द) सेंट क्लाउड, 167 ईआर 29 (द) नॉर्वे, 167 ईआर 347]। इसके अलावा खंड की व्याख्या इस प्रकार की गई थी

अनुबंध के उल्लंघन के लिए अतिरिक्त उपाय प्रदान करना [कार्टर: अंग्रेजी न्यायालयों का इतिहास]। 1873 के क्षेत्राधिकार अधिनियम द्वारा नौसेना की अदालत का उच्च न्यायालय में विलय कर दिया गया था। परिणाम यह हुआ कि इसने सभी समुद्री मामलों पर अधिकार क्षेत्र प्राप्त कर लिया। इसलिए अधिनियमों द्वारा जो कुछ भी शामिल किया गया था, उसका अधिनियम में प्रदान किए गए तरीके से संज्ञान लिया जा सकता था, लेकिन कार्रवाई के किसी भी कारण के संबंध में कोई बाधा नहीं थी जो अन्यथा संज्ञेय थी और इसमें उत्पन्न हुई थी। नौसेनाध्यक्ष। 1861 अधिनियम की धारा 6 इंग्लैंड या वेल्स के किसी भी बंदरगाह (जिसे भारत के रूप में पढ़ा जाए) में ले जाए जाने वाले किसी भी माल के माल के मालिक या प्रेषक या समनुदेशक द्वारा किए गए किसी भी बिल के दावे तक सीमित थी। लेकिन इसने बंदरगाह से बाहर किए गए माल के संबंध में माल के मालिक या प्रेषक या असाइनी द्वारा किसी भी कार्रवाई या किसी भी दावे पर रोक नहीं लगाई। भले ही 1861 के अधिनियम में कोई प्रावधान नहीं था, लेकिन 1890 के अधिनियम के तहत कॉलोनियों को उन मामलों पर अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करने से वंचित नहीं किया जा सकता था जो नहीं थे।

1861 अधिनियम द्वारा उपबंधित लेकिन इंग्लैंड के उच्च न्यायालय द्वारा प्रयोग किया जा सकता था या अन्यथा प्रयोग करने में सक्षम थे। सिद्धांत यह था कि सामान्य कानून के अधिकार क्षेत्र से बाहर यानी किसी देश के निकाय के बाहर उत्पन्न होने वाले सभी मामले नौसेना के अधिकार क्षेत्र में थे '[कार्टर: अंग्रेजी न्यायालयों का इतिहास] '। कि इस न्यायालय को मूल रूप से सभी दीवानी लेन-देन का संज्ञान था और

'द हरक्यूलिस 2 डॉड' में लॉर्ड स्टोवेल ने कहा, 'समुद्र में अपराध, जिसमें इसकी अपनी प्रजा का संबंध था, विवाद का विषय नहीं है। 371] . इसलिए, यह आग्रह करना कि 1890 अधिनियम के तहत अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करने वाला नौसेना न्यायालय 1861 अधिनियम से आगे नहीं जा सकता है, क़ानून की स्पष्ट भाषा के खिलाफ जाएगा। आज भी, इंग्लैंड में उच्च न्यायालय का नौसेना क्षेत्राधिकार 'आंशिक रूप से क़ानून से और आंशिक रूप से नौसेना के अंतर्निहित क्षेत्राधिकार से' प्राप्त होता है। जेड (द) में लॉर्ड डिप्लॉक के अवलोकन [देखें]

डी. सी. जैक्सन, समुद्री दावों का प्रवर्तन, (1985) परिशिष्ट 5, पी। 437 इत्यादि।] कि नौसेना का अधिकार क्षेत्र केवल वैधानिक था

उन्हें उस संदर्भ में समझना होगा जिसमें उन्हें बनाया गया था। 1976 तक नौसेना पर वैधानिक कानून काफी व्यापक हो गया था। भाई थॉममेन, जे. ने इस पर विस्तार से चर्चा की है।

इसलि

ए वे [2018] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

अवलोकन उस अधिकार क्षेत्र को तय करने में सहायक नहीं हैं जो था

1890 में इंग्लैंड में उच्च न्यायालय द्वारा प्रयोग किया गया।"

(जोर दिया

गया)

22. इस प्रकार, प्रत्यर्थी का जोर समुद्री दावे पर है

जहाज के मालिक के खिलाफ बनाए रखा जा रहा है और जहाज के मालिकों के खिलाफ व्यक्तिगत रूप से पारित होने के लिए उत्तरदायी डिक्री के लिए सुरक्षा के रूप में एक अनुक्रम के रूप में एक जहाज को हिरासत में रखा जा रहा है। चूँकि दावा एक बताया गया है

यह तर्क दिया गया था कि रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के खिलाफ और मालिकों के खिलाफ नहीं, इस तरह की हिरासत नहीं की जा सकती थी। भूभौतिकीय को प्रतिबिंबित करें, में

वास्तव में, मुकदमे के लिए एक पक्ष भी नहीं बनाया गया है, इकाई, जो व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी होगी।

जहाज की गिरफ्तारी पर अंतर्राष्ट्रीय समझौता, 1999:

23. उपरोक्त समझौते के प्रावधानों को संदर्भित किया गया है

विशेष रूप से लिवरपूल और लंदन एस. पी. एंड आई एसोसिएशन लिमिटेड बनाम में इस न्यायालय की टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए। एम. वी. सी सक्सेस I और

Anr.5, जो नीचे पढ़ा गया है:

" 57. एम. वी. एलिजाबेथ [एम. वी. एलिजाबेथ बनाम। हरवन निवेश और व्यापार (पी) लिमिटेड, 1993 पूरक (2) एस. सी. सी. 433]

सम्मेलन लेकिन राय दी कि इसके प्रावधानों को किया गया है अंतर्राष्ट्रीय एकीकरण और विकास के परिणामस्वरूप किया गया

दुनिया के समुद्री कानूनों को माना जाना चाहिए अंतर्राष्ट्रीय सामान्य कानून या अंतरराष्ट्रीय कानून की जड़ें और

राष्ट्रीय कानूनों के सामान्य सिद्धांतों से विकसित हुआ, जिसमें

किसी विशिष्ट वैधानिक प्रावधान की अनुपस्थिति को अपनाया जा सकता है।

और अदालतों द्वारा राष्ट्रीय पूरक और पूरक के लिए अनुकूलित किया गया इस विषय पर कानून "।

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

" 59.एम. वी. एलिजाबेथ [एम. वी. एलिजाबेथ बनाम। हरवन निवेश और ट्रेडिंग (पी) लिमिटेड, 1993 सप्लीमेंट (2) एससीसी 433] के लिए एक प्राधिकरण है

यह प्रस्ताव कि बदलते वैश्विक परिदृश्य को बनाए रखा जाना चाहिए

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कोई प्राथमिक मौजूद नहीं है विषय को छूते हुए और किसी भी घरेलू कानून के अभाव में कार्य करना

इसके विपरीत; यदि 1952 का गिरफ्तारी समझौता लागू किया गया था,

1 (2004) 9 एस. सी. सी. 512 सुनील बी. नाइक बनाम।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

हालाँकि भारत ने इस पर हस्ताक्षर नहीं किए थे, लेकिन स्पष्ट रूप से ऐसा नहीं है।

1999 के गिरफ्तारी समझौते को क्यों लागू नहीं किया जाना चाहिए।

60. व्याख्यात्मक प्रक्रिया में 1999 के समझौते का अनुप्रयोग

हालाँकि, परिवर्तन निम्नलिखित के अधीन होंगे: (1) घरेलू कानून जो संसद द्वारा अधिनियमित किया जा सकता है और (2) इसे केवल लागू किया जाना चाहिए।

सार्वजनिक कानून के चरित्र से जुड़े अनुबंध को लागू करने के लिए।

24. इसलिए, अंतर्राष्ट्रीय समुदाय के हित में, हालांकि भारत

1999 के कन्वेंशन के लिए एक हस्ताक्षरकर्ता नहीं है, उसी के सिद्धांतों का उपयोग किया जाता है और यह निर्धारित करने के लिए उपयुक्त स्थितियों पर लागू किया जाता है कि क्या एक 'समुद्री दावा', जैसा कि अंतर्राष्ट्रीय संदर्भ में समझा जाता है, उत्पन्न हुआ है और क्या वही इसके प्रावधानों के अनुसार विचाराधीन जहाज की गिरफ्तारी का वारंट करता है।

25. कन्वेंशन के अनुच्छेद 1 में 'समुद्री दावे' को परिभाषित किया गया है जिसमें शामिल हैं:

" अनुच्छेद 1

परिभाषाएँ

इस समझौते के उद्देश्यों के लिए:

1. " समुद्री दावा "का अर्थ है एक या अधिक से उत्पन्न होने वाला दावा

निम्नलिखित:

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

" (च) जहाज के उपयोग या किराया से संबंधित कोई समझौता, चाहे एक चार्टर पार्टी में या अन्यथा निहित;

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

" (1) सामान, सामग्री, प्रावधान, बंकर, उपकरण (सहित) पात्र) के लिए जहाज को आपूर्ति या प्रदान की गई सेवाएं

संचालन, प्रबंधन, संरक्षण या रखरखाव;

26. अनुच्छेद 2 गिरफ्तारी की शक्तियों को निर्धारित करता है और उपखंड (2)

यह स्पष्ट करता है कि जहाज को केवल समुद्री दावे के संबंध में गिरफ्तार किया जा सकता है। उपखंड (3) में कहा गया है कि जहाज को निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए गिरफ्तार किया जा सकता है: प्रतिभूति प्राप्त करना इसके बावजूद कि किसी अधिकारिता खंड या मध्यस्थता खंड के आधार पर, इसका निर्णय उस राज्य के अलावा किसी अन्य राज्य में किया जाना है जहां इसे गिरफ्तार किया गया है। स्पष्टीकरण के लिए हम उक्त खंडों को पुनः प्रस्तुत करते हैं:

एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" अनुच्छेद 2

गिरफ्तारी की शक्तियाँ

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

2. एक जहाज को केवल समुद्री दावे के संबंध में गिरफ्तार किया जा सकता है लेकिन

किसी अन्य दावे के संबंध में नहीं।

3. सुरक्षा प्राप्त करने के उद्देश्य से एक जहाज को गिरफ्तार किया जा सकता है। इसके बावजूद कि किसी अधिकारिता खंड या मध्यस्थता के आधार पर

किसी भी प्रासंगिक अनुबंध में खंड, या अन्यथा, समुद्री दावा

जिसके संबंध में गिरफ्तारी की जाती है, उस पर निर्णय लिया जाना है -

उस राज्य के अलावा अन्य राज्य जहां गिरफ्तारी की गई है, या होनी है

मध्यस्थता की जाती है, या किसी अन्य के कानून के अधीन निर्णय लिया जाना है राज्य "।

27. अनुच्छेद 3 गिरफ्तारी के अधिकार के प्रयोग से संबंधित है, जो कहता है:

देर:

" अनुच्छेद 3

गिरफ्तारी के अधिकार का प्रयोग

1. गिरफ्तारी किसी भी जहाज की अनुमति है जिसके संबंध में एक समुद्री

दावा किया जाता है यदि: (क) वह व्यक्ति जिसके पास उस समय जहाज का स्वामित्व था जब समुद्री

उत्पन्न दावा दावे के लिए उत्तरदायी है और जहाज का मालिक है जब

गिरफ्तारी की जाती है; या

उत्पन्न दावा दावे के लिए उत्तरदायी है और मृत्यु चार्टर या मालिक है जब गिरफ्तारी की जाती है तो जहाज का; या

(ग) दावा एक बंधक या एक "काल्पनिक" या एक पर आधारित है

जहाज पर समान प्रकृति का प्रभार; या

((घ) दावा जहाज के स्वामित्व या कब्जे से संबंधित है; या

जहाज का संचालक और एक समुद्री ग्रहणाधिकार द्वारा सुरक्षित है जो है उस राज्य के कानून के तहत दिया जाता है या उत्पन्न होता है जहां गिरफ्तारी की जाती है

के लिए आवेदन किया।

2. गिरफ्तारी किसी भी अन्य जहाज या जहाज की भी अनुमति है जो,

जब गिरफ्तारी की जाती है, उस व्यक्ति के स्वामित्व में होती है या होती है जो समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी और कौन था, जब दावा सामने आया:

सुनील बी. नाइक बनाम। जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

(क) जहाज का मालिक जिसके संबंध में समुद्री दावा किया गया था;

या (ख) मृत्यु चार्टर, समय चार्टर या उस यात्रा के चार्टर

जहाज।

यह प्रावधान स्वामित्व के संबंध में दावों पर लागू नहीं होता है या

एक जहाज का स्वामित्व।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 1 और 2 के प्रावधानों के बावजूद, एक ऐसे जहाज की गिरफ्तारी की अनुमति केवल तभी होगी जब उस राज्य की कानून के तहत, जहां गिरफ्तारी के लिए आवेदन किया गया है, उस दावे के संबंध में एक निर्णय उस जहाज के खिलाफ न्यायिक या जबरन बिक्री द्वारा लागू किया जा सकता है। उस जहाज़ से।

28. हम इस बात पर ध्यान दे सकते हैं कि अपीलकर्ता सुनील बी. नाइक का दावा समुद्री दावा खंड (एफ) और (1) के परिभाषा खंड पर आधारित है, जैसा कि विवादित आदेश में भी चर्चा की गई है, जबकि यूसुफ अब्दुल का दावा

गनी खंड (च) तक ही सीमित है।

29. अपीलार्थियों द्वारा दावे को उपरोक्त प्रावधानों के भीतर लाने के प्रयास का स्वाभाविक रूप से प्रतिवादी द्वारा इस आधार पर विरोध किया जाता है कि अपीलार्थियों और रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के बीच समझौता वास्तव में रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल और दो अपीलार्थियों के बीच एक चार्टर किराया समझौता है। यह तर्क दिया गया था कि न तो कोई माल की आपूर्ति की गई थी और न ही प्रदान की गई सेवाएं थीं और वास्तव में, सर्वेक्षण संचालन कभी शुरू नहीं हुआ क्योंकि जहाज ओखा में बंदरगाह पर तैनात रहे, जबकि प्रतिवादी जहाज कभी ओखा नहीं पहुंचा। रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को वास्तव में एक चार्टर किराया समझौते के माध्यम से अपीलार्थी के जहाजों को संलग्न करने के लिए कहा गया है और यह प्रतिवादी जहाज के खिलाफ समुद्री दावे का एक हिस्सा नहीं हो सकता है। इस संबंध में, "द एस्चरशेम" में निर्णय का संदर्भ दिया गया है। संबंधित भाग, जिसे विवादित निर्णय में भी पुनः प्रस्तुत किया गया है, निम्नानुसार निकाला गया है:

" मेरी राय में "जहाज के उपयोग या किराए पर लेने के लिए एक समझौता" अभिव्यक्ति से किसी भी समझौते को बाहर करने का कोई अच्छा कारण नहीं है जो एक साधारण ASN 12/14 अपील-209-13 है।

व्यापारी व्यक्ति इसे अपने भीतर मानता है। यदि एक साधारण व्यवसायी इसे अपने भीतर मानता है। यदि ए और बी एक बनाते हैं

बी के लिए किसी भी संचालन को पूरा करने के लिए ए के जहाज का उपयोग करने के लिए समझौता, मैं मानता हूं कि समझौता उपयोग के लिए एक है, यदि जहाज के किराए के लिए नहीं है। इस प्रकार एक जहाज को ड्रेजिंग, टोइंग, केबल बिछाने और बचाव के लिए नियोजित करने के लिए एक समझौता होगा

शब्दों को। ड्रेजिंग या केबल बिछाना संभवतः अन्य तरीकों से किया जा सकता है, लेकिन अधिकांश मामलों में यह इतना स्पष्ट होगा कि एक जहाज के उपयोग का उद्देश्य यह होना चाहिए कि यह निहित होगा "।

30. इस प्रकार, याचिका यह है कि चार्टर किराया समझौता अपीलार्थी के पोत के रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल द्वारा उपयोग के लिए है। उत्तरदाता नहीं है

समुद्री दावे के लिए व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है और इस प्रकार, जहाज की कोई गिरफ्तारी नहीं हो सकती है क्योंकि जहाज पर रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल का स्वामित्व नहीं है। द.

चार्टर समझौते के प्रावधानों को इस बात की पुष्टि करने के लिए संदर्भित किया गया था कि वर्तमान में, रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल केवल एक वास्तविक मालिक था न कि एक न्यायिक मालिक और रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को न्यायिक मालिक होने के लिए प्रावधान प्रदान किए गए थे कि कैसे छह महीने

एक ही। वह अवसर कभी नहीं आया। 31. इस प्रकार, उपरोक्त कन्वेंशन के अनुच्छेद 3 (3) का एक संदर्भ दिया गया था, जिसमें जहाज की गिरफ्तारी का प्रावधान केवल तभी किया गया था जब इसमें निर्णय दिया गया था।

उस दावे का सम्मान न्यायिक या न्यायिक द्वारा जहाज के खिलाफ लागू किया जा सकता है।

उस जहाज की जबरन बिक्री और भारतीय कानून के तहत किसी भी प्रावधान के अभाव में जिसके द्वारा किसी व्यक्ति के स्वामित्व वाले जहाज को नहीं बनाया जा सकता है

समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी, जहाज की गिरफ्तारी नहीं हो सकी। निर्णय केवल उस अनुबंध के तहत प्राप्त किया जा सकता है जो रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के खिलाफ होगा।

32. अपीलार्थियों के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री नाफडे ने मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड के फैसले का उल्लेख किया है।

वी. एम. वी. एंड्रिया उर्सुला 'इस सवाल पर रिम में कार्रवाई से निपटते हुए कि क्या एक डिमाइज्ड चार्टर के तहत जहाज लाभकारी रूप से स्वामित्व में है

के अर्थ के भीतर, चार्टर द्वारा उसमें सभी शेयरों का सम्मान करता है

7 [1973] क्यू. बी. 265 सुनील बी. नाइक बनाम।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे.]

न्याय प्रशासन अधिनियम, 1956 की धारा 3 (4) में अभिव्यक्ति। यह देखा गया था कि "एक जहाज उस व्यक्ति के स्वामित्व में होगा, जो कानूनी रूप से कानूनी या न्यायसंगत मालिक था या नहीं।

उसके पास उसका पूरा अधिकार और नियंत्रण था, और इस तरह के अधिकार और नियंत्रण के आधार पर, उसके सभी लाभ और उपयोग थे जो एक कानूनी या न्यायसंगत मालिक को आमतौर पर होते थे।

33. उपरोक्त संदर्भ में यह ध्यान दिया जा सकता है कि धारा 1 में

न्याय प्रशासन अधिनियम, 1956, नौसेनाधिकार क्षेत्राधिकार को अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित मामले में लागू किया जा सकता है:

" 1. उच्च न्यायालय का नौसेना क्षेत्राधिकार (1) उच्च न्यायालय की नौसेना अधिकारिता इस प्रकार होगी -

अर्थात्, निम्नलिखित में से किसी को भी सुनने और निर्धारित करने का अधिकार क्षेत्र

प्रश्न या दावे -

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(ज) गाड़ी से संबंधित किसी भी समझौते से उत्पन्न होने वाला कोई भी दावा जहाज में माल का या जहाज के उपयोग या किराए पर लेने के लिए;

34. इस प्रकार, द में निर्णय का एक संदर्भ भी दिया गया है

" सिंगापुर अपील न्यायालय का पर्मिना 3001 ", जिसका प्रासंगिक भाग निम्नानुसार है:

" सवाल यह है कि इस संबंध में "लाभकारी रूप से स्वामित्व" शब्द क्या हैं?

उसमें सभी शेयरों का अर्थ अधिनियम के संदर्भ में है। ये

अधिनियम में शब्दों को परिभाषित नहीं किया गया है। अधिकार के अलावा, हम करेंगे

उन्हें केवल एक जहाज के ऐसे स्वामित्व के लिए संदर्भित करने के लिए समझाइए जो है

एक ऐसे व्यक्ति में निहित है जिसे बेचने, निपटाने या अलग करने का अधिकार है

उस जहाज़ के सभी शेयर। हमारा निर्माण स्पष्ट रूप से शामिल होगा।

एक व्यक्ति के स्वामित्व वाले जहाज का मामला, जो कानूनी है या नहीं

मालिक हो या न हो, किसी भी मामले में सभी शेयरों का न्यायसंगत मालिक है।

उसमें। यह, हमारी राय में, एक जहाज के मामले को कवर नहीं करेगा।

जो एक ऐसे व्यक्ति के पूर्ण अधिकार और नियंत्रण में है जो नहीं है

यह पूर्ण अधिकार की बराबरी करने के लिए भाषा का दुरुपयोग होगा और सभी के संबंध में लाभकारी स्वामित्व वाले जहाज का नियंत्रण

एक जहाज में हिस्सेदारी। "स्वामित्व" शब्द का अर्थ है शीर्षक, कानूनी या

न्यायसंगत जबकि अभिव्यक्ति "अधिकार और नियंत्रण",

हालांकि पूर्ण और पूर्ण, शीर्षक से संबंधित नहीं है। हालांकि एक व्यक्ति

8 (1979) खण्ड. 1 लॉयड के कानून की रिपोर्ट 327 [2018] 5 एस. सी. आर.

केवल एक जहाज के पूर्ण कब्जे और नियंत्रण के साथ, जैसे कि एक डेथ चार्टर, उसका लाभकारी उपयोग करता है, हमारी राय में उसके पास सभी शेयरों के संबंध में लाभकारी स्वामित्व नहीं है

एस के अर्थ में जहाज और जहाज "उसमें सभी शेयरों के संबंध में लाभकारी रूप से स्वामित्व में नहीं है"। 4 (4) . ”

35. "द लेओबोर्ग" में एक एकतरफा मामले में नौसेना न्यायाधीश ने एक बंदरगाह के बाहर से एक बंदरगाह में परिवहन की प्रकृति में सेवाओं के लिए एक टग द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं को एस्कॉर्ट करने के दावे पर विचार किया।

36. अपीलकर्ताओं ने एपोक एंटरप्रेट्स बनाम के मामले पर भी भरोसा रखा है। एम. वी. वॉन फुटो विभिन्न प्रकारों के बीच अंतर करते हैं चार्टर पक्षकारों के लिए और यह दावा करने के लिए कि मृत्यु चार्टर के मामले में, चार्टर करने वाले के पास पोत का पूर्ण नियंत्रण है।

कानूनी दृष्टिकोण जो निम्नलिखित न्यायालयों के साथ प्रचलित था:

37. श्री प्रशांत एस. प्रताप, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता, जो नीचे दिए गए न्यायालयों के समक्ष कार्यवाही में भी पेश हुए, की दलीलों का आधार यह दर्शाता है कि प्रतिवादी पोत की गिरफ्तारी का कोई अधिकार नहीं होने की याचिका रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल पर आधारित थी जो पोत का मालिक नहीं था, बल्कि केवल एक चार्टर था। एक समुद्री दावे को बनाए रखने के लिए आवश्यक सामग्री जिसके लिए एक जहाज को हिरासत में लिया जा सकता है, निम्नानुसार निर्दिष्ट किए गए थे:

" यह पता लगाने के लिए कि क्या अदालत के नौसेना क्षेत्राधिकार में दायर एक कार्रवाई में, वादी एक का हकदार है

प्रतिवादी पोत की गिरफ्तारी का आदेश, निम्नलिखित स्थापित करने की आवश्यकता है:

(क) वादी का समुद्री दावा है; (ख) वह पोत जिसके संबंध में वादी के पास एक समुद्री जहाज है।

दावा;

(ग) समुद्री क्षेत्र के संबंध में व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष

दावा; और

(घ) व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष उस पोत का मालिक है जिसे गिरफ्तार करने की मांग की गई है।

38. विद्वान एकल न्यायाधीश ने राय दी कि यूसुफ अब्दुल गनी के मामले में दावा किसी अन्य जहाज ओरियन लक्ष्मी के उपयोग या किराए के संबंध में था।

9 (1962) खंड. 2. लॉयड्स लिस्ट लॉ की रिपोर्ट 14.61 (2003) 1 एस. सी. सी. 305 सुनील बी. एन. ए. आई. के बनाम।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

और दावा, इस प्रकार, प्रतिवादी पोत के खिलाफ बनाए नहीं रखा जा सका। इसे रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के खिलाफ व्यक्तिगत रूप से दावा कहा गया था।

और इस प्रकार, केवल रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के स्वामित्व वाले जहाज को ही रोका जा सकता था। विद्वान एकल न्यायाधीश ने यह भी दर्ज किया है कि यह यूसुफ अब्दुल गनी का मामला नहीं रहा है कि रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल उस जहाज का वास्तविक मालिक है जिसे गिरफ्तार करने की मांग की गई थी और जब जहाज के स्वामित्व वाले या चार्टर्ड जहाज की गिरफ्तारी की बात आती है तो जहाज के मालिक की स्थिति एक नष्ट किए गए चार्टर से अलग होती है। इस संबंध में पोलस्टार मैरीटाइम लिमिटेड बनाम के मामले का संदर्भ दिया गया है। एम. वी. क्यूई लिन मेन & Ors.[11]

जहाँ गिरफ्तारी समझौते के अनुच्छेद 3 (2) को निर्दिष्ट किया गया था

कि एक जहाज को दूसरे जहाज के खिलाफ समुद्री दावे के संबंध में केवल निम्नलिखित परिस्थितियों में गिरफ्तार किया जा सकता है:

((क) दोनों जहाजों का मालिक एक ही है।

बंबई उच्च न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा मूल रूप से स्पष्ट किए गए इस विचार को खंड पीठ का समर्थन मिला जब अपील को अपील (लॉजिंग) No.772/2008 में दिनांकित 6.1.2009 आदेश के माध्यम से खारिज कर दिया गया था। उसी के खिलाफ दायर विशेष अनुमति याचिका को भी 23.1.2009 के आदेश के माध्यम से खारिज कर दिया गया था।

निषेधाज्ञा को खाली करने का मामला। डिवीजन बेंच ने आदेशों की पुष्टि की दाखिल की गई अपीलों में दो अलग-अलग आदेश पारित करके विद्वान एकल न्यायाधीश का। आदेश एक ही तारीख के हैं, यानी 10.5.2013, जिन पर दोनों अपीलों में हमला किया गया है।

41. डिवीजन बेंच ने इस तथ्य पर ध्यान दिया कि हालांकि भारत ने गिरफ्तारी संधि पर हस्ताक्षर नहीं किए हैं, लेकिन यही सिद्धांत यह निर्धारित करते समय लागू होंगे कि क्या ऐसा करने के लिए कोई समुद्री दावा उत्पन्न हुआ है।

11 एडमिरल्टी सूट (लॉजिंग) No.3547/2008 ने 22.10.2008 [2018] 5 एस. सी. आर. पर निर्णय लिया।

पोत को पकड़ना। डिवीजन बेंच ने एपोच एंटरप्रेट्स के फैसले का उल्लेख करते हुए कहा कि एक बेयरबोट चार्टर और एक डिमाइज्ड चार्टर के बीच अंतर एक ऐसा मुद्दा था जो अब इंटीग्रा के खिलाफ नहीं था। क्रिस्टोफर हिल द्वारा "समुद्री कानून" 5 वें संस्करण पर टिप्पणी के लिए भी एक संदर्भ दिया गया था, जिसमें समझाया गया था कि एक डिमिस्ड चार्टर या बेयरबोट चार्टर में जहाज का मालिक पृष्ठभूमि में गायब हो जाता है और केवल चार्टर की अवधि के लिए अपने किराए का भुगतान एकत्र करता है। इसे एक जहाज के पट्टे के समान कहा गया था, जो किराए पर लेने या जहाज के उपयोग के लिए एक साधारण समझौते के बजाय एक किराए की खरीद व्यवस्था के समान था। इस प्रकार, प्रत्यर्थी पोत के तथाकथित वास्तविक स्वामित्व को किसी अन्य पोत के उपयोग या किराए पर लेने के समझौते से उत्पन्न होने वाले समुद्री दावे के संबंध में महत्वहीन माना गया था, जो दोनों मामलों में स्थिति है। 42. जहाँ तक प्रत्यर्थी पोत का संबंध है, दोनों अपीलार्थियों में से किसी के द्वारा कोई समझौता नहीं किया गया है और इस प्रकार, यह गिरफ्तारी समझौते के अनुच्छेद 1 (1) (च) के संबंध में एक समुद्री दावा नहीं हो सकता है। नतीजतन, जहाज को गिरफ्तार करने का कोई अवसर नहीं होगा

प्रश्न, जो उत्तरदाता पोत था। जहाँ तक तर्क की बात है सुनील बी. नाइक के मामले में, जहां तक अनुच्छेद 1 (1) (1) का संबंध है, यह स्पष्ट रूप से पाया गया है कि यह ऐसा मामला नहीं था जिसमें सामान दिया गया था।

किराया पर या प्रतिवादी पोत के उपयोग के लिए।

निष्कर्ष:

43. इस मुद्दे पर विचारपूर्वक विचार करने पर, हम नीचे दिए गए न्यायालयों द्वारा लिए गए दृष्टिकोण से पूरी तरह सहमत हैं और अपील में हस्तक्षेप करने का कोई कारण न खोजें।

44. हमने बेयरबोट चार्टर की विभिन्न शर्तों का उल्लेख किया है जो यह स्पष्ट करते हैं कि रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल का दर्जा था

वास्तविक मालिक। चार्टर समझौते में स्थिति को न्यायिक स्वामी में बदलने के लिए एक खंड शामिल था, लेकिन इसके लिए अवसर

वैसा कभी नहीं हुआ। खरीद के विकल्प का उपयोग चार्टर अवधि की समाप्ति से छह महीने पहले की अग्रिम सूचना द्वारा किया जाना था और खरीद मूल्य भी अमेरिकी डॉलर 3,01,50,000 के रूप में निर्दिष्ट किया गया था। चार्टरकर्ता पहले मालिक की मंजूरी प्राप्त किए बिना पोत या मशीनरी, बॉयलर, उपकरण या उसके स्थान भागों में कोई संरचनात्मक परिवर्तन नहीं कर सकता था और यदि आवश्यक हो तो चार्टर की समाप्ति से पहले पोत को उसकी पूर्व स्थिति में बहाल किया जाना था।

मालिकों को। इस प्रकार, यह प्रत्यर्थी के मालिक और रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के बीच एक विलेख था।

45. रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल द्वारा अपीलार्थियों के साथ किए गए अनुबंध पूरी तरह से चार्टर किराया समझौतों/अनुबंधों का एक और समूह हैं। इन अनुबंधों के तहत अवैतनिक राशि रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के खिलाफ दावों के बराबर है। इस प्रकार, यदि रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के स्वामित्व वाला कोई अन्य पोत होता, तो अपीलकर्ता उस पोत को हिरासत में लेने के अपने अधिकारों के भीतर होते क्योंकि उनका समुद्री दावा है लेकिन प्रतिवादी पोत के संबंध में नहीं। समुद्री दावा उन जहाजों के संबंध में है जो अपीलकर्ताओं के स्वामित्व में हैं और व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी पक्ष रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल है। क्या प्रत्यर्थी पोत को नीचे रखा गया था

रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के न्यायिक स्वामित्व में, अपीलकर्ता अपने दावों की वसूली के लिए उस पोत के खिलाफ निरोध आदेश की मांग करने के अपने अधिकारों के भीतर होते।

प्रभाव, प्रत्यर्थी पोत के मालिक प्रत्यर्थी पोत को हिरासत में लेकर। यही कारण भी हो सकता है कि अपीलकर्ताओं ने यह भी नहीं सोचा कि किसके खिलाफ रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को शामिल करना उनके समय के लायक है। उनके पास व्यक्तिगत रूप से अपना दावा है, संभवत: एक व्यर्थ अभ्यास के रूप में परिकल्पना की गई है।

47. यह उपरोक्त संदर्भ में है कि इस मुद्दे पर विवादित क्रम में चर्चा करते समय, एक पोत को रोकने के लिए आवश्यक तत्व

एक समुद्री दावा निर्दिष्ट किया गया था (पैरा 37 उपरोक्त)।

48. उपरोक्त मुद्दे पर पोलस्टार में भी चर्चा की गई है।

गिरफ्तारी समझौते के अनुच्छेद 3 (2) से निपटने के दौरान समुद्री Ltd.[1]3 13। वर्तमान मामले में दोनों जहाजों के स्वामित्व की परीक्षा एक और एक ही के रूप में संतुष्ट नहीं है। दूसरी स्थिति की परिकल्पना की गई है कि जहां किराएदार के स्वामित्व वाले एक अन्य जहाज को हिरासत में लिया जाता है, यानी, उसने 'ए' जहाज को चार्टर पर ले लिया है जहां उसका केवल वास्तविक स्वामित्व है और उसका जहाज 'बी' को हिरासत में लिया जाता है जहां किराएदार का कानूनी स्वामित्व होता है। यह नहीं हो सकता। यह माना गया कि जहां किसी इकाई के खिलाफ व्यक्तिगत रूप से कोई दावा नहीं है, फिर भी बेयरबोट चार्टर पर लिए गए उस इकाई के जहाज को बकाया की वसूली के लिए हिरासत में लिया जा सकता है। प्रत्यर्थी पोत का मालिक उतना ही रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल का लेनदार है जितना कि अपीलार्थी।

49. श्री नाफडे, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने एम. वी. एलिजाबेथ और Ors.[1]had में फैसले पर भरोसा करते हुए विस्तार का उल्लेख किया

समुद्री दावे का अधिकार क्षेत्र। हालाँकि, पैरा 21 में ऊपर पुनः प्रस्तुत किए गए उक्त निर्णय में की गई टिप्पणियों से पता चलेगा कि जहाज की गिरफ्तारी को निर्णय को संतुष्ट करने के लिए सुरक्षा प्राप्त करने के लिए केवल एक प्रक्रिया के रूप में माना जाता है। उस हद तक यह मालिक के खिलाफ आगे बढ़ने के व्यक्तिगत अधिकार से अलग है, लेकिन इसका दायित्व होना चाहिए

जहाज का मालिक और उस स्थिति में आर. ई. एम. में शुरू की गई कानूनी कार्यवाही प्रतिवादी के खिलाफ व्यक्तिगत रूप से एक व्यक्तिगत कार्रवाई बन जाएगी जब वह पेश होगा। किसी दावे के लिए उसके मालिक से उत्पन्न होने वाली सुरक्षा और गारंटी के रूप में किसी जहाज को हिरासत में नहीं लिया जा सकता है।

जहाज के गैर-मालिक या किराएदार का सम्मान।

50. कन्वेंशन के प्रावधानों की ओर मुड़ने पर, एक समुद्री दावे को एक जहाज के उपयोग या किराए से संबंधित के रूप में निर्दिष्ट किया जाता है, चाहे वह एक चार्टर पक्ष में निहित हो या अन्यथा [खंड (च)]। जहाँ तक खंड (1) का संबंध है, वे अन्य बातों के साथ-साथ जहाज को प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित हैं। सवाल यह है कि

हालाँकि, यह है-विचाराधीन जहाज कौन सा है? निरोध का ऐसा आदेश उस जहाज के संबंध में हो सकता है जिसमें उस मालिक की पहचान हो जिसके खिलाफ व्यक्तिगत रूप से दावा किया गया है और जहाज के मालिक की। इसका उपयोग किसी तीसरे पक्ष या गैर-मालिक के जहाज को पकड़ने के लिए नहीं किया जा सकता है।

51. एक उदाहरण के रूप में यदि हम एक गार्निशी आदेश के सिद्धांतों पर विचार करते हैं जहां किसी तीसरे पक्ष द्वारा रखी गई राशि

प्रतिवादी को अंतिम दावे को पूरा करने के लिए निषेधाज्ञा या संलग्न किया जा सकता है, जो प्रतिवादी के खिलाफ उत्पन्न हो सकता है। ऐसा नहीं है कि किसी और का पैसा किसी गार्निशी के आदेश के अनुसार संलग्न किया गया है। इसी तरह एक 13 ऊपर के लिए

यह रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के साथ निहित नहीं है और उनके बेयरबोट चार्टर के तहत वास्तविक स्वामित्व को एक न्यायिक मालिक के बराबर नहीं माना जा सकता है, जो व्यक्तिगत रूप से एक कार्रवाई के लिए आवश्यक है। 52. हम ध्यान दे सकते हैं कि विवाद को निर्धारित करने के उद्देश्यों के लिए, यह वास्तव में बहुत प्रासंगिक नहीं है कि अपीलकर्ताओं और रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के बीच समझौतों के तहत प्रभावी रूप से कोई काम नहीं किया गया था क्योंकि चार्टर्ड जहाज ने कभी भी अपना काम शुरू नहीं किया था और कभी भी उस बंदरगाह तक नहीं पहुंचा था जहां से काम शुरू किया जाना था।

53. विद्वान वरिष्ठ द्वारा प्रस्तुत तर्कों में से एक

हमारे द्वारा अभिलिखित अपीलार्थी के लिए अधिवक्ता रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल द्वारा प्रत्यर्थी जहाज के "लाभकारी स्वामित्व" की याचिका से संबंधित है और इस प्रकार, प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ अपीलार्थी द्वारा दावे की प्रवर्तनीयता। इस याचिका के समर्थन में मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कंपनी Ltd.[1]5 15 के फैसले पर भरोसा किया गया है। हमें शुरुआत में ही रिकॉर्ड करना चाहिए

54. यूनाइटेड किंगडम दो अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों का हस्ताक्षरकर्ता बन गया-'समुद्र में जाने वाले जहाजों की गिरफ्तारी से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन' और 'टकराव के मामलों में नागरिक क्षेत्राधिकार से संबंधित कुछ नियमों पर अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन' पर ब्रुसेल्स में हस्ताक्षर किए गए। उपखंड (2) में पूर्व के अनुच्छेद 3 में कहा गया है कि "जहाजों को एक ही स्वामित्व में माना जाएगा जब उनमें सभी शेयरों का स्वामित्व उनके पास होगा। एक ही व्यक्ति या व्यक्ति। संदर्भ, इस प्रकार, जहाज का स्वामित्व है जब "उसमें हिस्सेदारी" का संदर्भ दिया जाता है और क्या वे एक ही व्यक्ति के स्वामित्व में हैं या नहीं। एक जहाज में शेयरों की उत्पत्ति नौकायन जहाजों के महंगे होने और अप्रत्याशित नुकसान के अधीन होने के कारण होती है और इस प्रकार, एक व्यक्ति के स्वामित्व में नहीं थे। इस प्रकार, एक से अधिक व्यक्ति

पोत में बंधी पूंजी के आधार पर जहाज में हिस्सेदारी का मालिक हो सकता है। इस तरह के शेयर काफी यादृच्छिक थे लेकिन 19 वीं शताब्दी के मध्य तक शेयरों का 64 भागों के गुणकों में होना सामान्य था और इस प्रकार, 64 वें हिस्से तक स्वामित्व अभी भी है।

ऊपर [2018] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

इंग्लैंड में मानक। एक जहाज की विभिन्न आवश्यकताएँ, उदाहरण के लिए, रस्सी बनाने वाला, पाल बनाने वाला, आदि एक शेयर मालिक के हिस्से थे और ऐसे शेयरों को किसी भी अन्य वस्तु की तरह बेचा या खरीदा जा सकता था। आम तौर पर एक मुख्य मालिक होगा जिसके पास एक बड़ा निवेश होगा और वह "जहाज का पति" नामक जहाज के पाल और काम करने के लिए जिम्मेदार होगा, जबकि अन्य मालिक केवल नकद निवेशक थे। तदनुसार लाभ और देनदारियों को समान अनुपात में विभाजित किया गया था। इस अवधारणा का उल्लेख मर्चेंट शिपिंग एक्ट, 1958 में धारा 25 के तहत किया गया है, जो 'रजिस्टर बुक' से संबंधित है:

" 25. पुस्तक का पंजीकरण करें। प्रत्येक पंजीयक एक पुस्तक अपने पास रखेगा।

जिसे रजिस्टर बुक कहा जाता है और उस पुस्तक में प्रविष्टियाँ की जानी चाहिए निम्नलिखित प्रावधानों के अनुसार:

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(ख) संयुक्त मालिकों के संबंध में इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन या संचरण द्वारा मालिक, दस से अधिक व्यक्ति नहीं होंगे

किसी एक के मालिक के रूप में एक ही समय में पंजीकृत होने का अधिकार

जहाज; लेकिन यह नियम किसी के भी लाभकारी हित को प्रभावित नहीं करेगा

कोई पंजीकृत मालिक या संयुक्त मालिक;
55. यूनाइटेड किंगडम द्वारा दो समझौतों पर हस्ताक्षर करने के मद्देनजर

उपरोक्त और विधायी समर्थन देने के लिए संदर्भित, न्याय प्रशासन अधिनियम, 1956 की धारा 3 ने इसे शामिल किया। धारा 3 की उप-धारा (4) में, किसी कार्रवाई के आह्वान से निपटने के दौरान, "लाभकारी स्वामित्व" की अवधारणा को एक जहाज के रूप में पेश किया गया था और उसी के खिलाफ इसे लागू करने का अधिकार था।

56. मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कंपनी में अवलोकन।

श्री नाफड़े की प्रस्तुतियों को दर्ज करते समय "लिमिटेड" का उल्लेख किया गया है, इस संदर्भ में इसकी सराहना की जानी चाहिए। हालांकि, इस मुद्दे के गहन अध्ययन से पता चलता है कि इस फैसले से खुद रानी की पीठ ने भी रॉबर्ट गोफ, जे द्वारा आई कांग्रेसो डेल पार्टिडो में असहमति जताई है। निर्णय न्याय प्रशासन अधिनियम, 1956 की धारा 3 (4) के अर्थ के भीतर शेयरों के संबंध में "लाभकारी स्वामित्व" की अवधारणा पर बहस करता है। मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कंपनी Ltd.[1]8 में ब्रैंडन, जे. द्वारा अपनाई गई लाइन के साथ एक सम्मानजनक असहमति है।

16 ऊपर

17 1 7 [1978] क्यू. बी. 500

18 सुप्रा सुनील बी. नाइक बनाम जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

यह देखा गया है कि जे. ब्रैंडन ने "लाभकारी" शब्दों का अर्थ लगाया है।

घ उन सभी शेयरों के संबंध में जो कानूनी रूप से उपयुक्त स्वामित्व तक ही सीमित नहीं हैं, बल्कि इस तरह के शेयरों को शामिल करने के लिए पर्याप्त व्यापक हैं।

अर्शिप "जैसा कि एक मृत्यु चार्टर द्वारा प्रदान किया जाता है। रॉबर्ट गोफ, जे. ने ऐसा करने के लिए ब्रैंडन, जे. के तर्क को नीचे दिया गया है:

" ब्रैंडन जे. के तर्क ने उन्हें इस तक पहुँचने के लिए प्रेरित किया।

निष्कर्ष इस प्रकार था: (1) धारा 3 (4) में "लाभकारी स्वामित्व" अभिव्यक्ति एक से अधिक अर्थों में सक्षम है: या तो किसी ऐसे व्यक्ति के स्वामित्व में हो, चाहे वह कानूनी मालिक हो या नहीं, किसी भी मामले में न्यायसंगत मालिक हो; या लाभकारी रूप से किसी ऐसे व्यक्ति के स्वामित्व में हो, जिसके पास, चाहे वह कानूनी या न्यायसंगत मालिक हो या नहीं, कानूनी रूप से उसका पूरा अधिकार और नियंत्रण था, और इस तरह के कब्जे और नियंत्रण के आधार पर, उसके सभी लाभ और उपयोग थे जो एक कानूनी या न्यायसंगत मालिक को सामान्य रूप से होते। उत्तरार्द्ध का एक उदाहरण ऐसा "स्वामित्व" होगा जो एक मृत्यु चार्टर द्वारा प्रदान किया गया था। एक मृत्यु चार्टर को, उसके कब्जे और नियंत्रण की सीमा के कारण, अक्सर मालिक प्रो एचएसी वाइस या अस्थायी मालिक के रूप में वर्णित किया जाता है। (2) चूँकि "लाभकारी स्वामित्व" शब्दों का अर्थ स्पष्ट नहीं है, इसलिए न्यायालय 1952 के ब्रसेल्स कन्वेंशन की शर्तों को देख सकता है और उसे देखना चाहिए, 1956 के अधिनियम की धारा 3 का उद्देश्य कन्वेंशन के अनुच्छेद 3 को प्रभावी बनाना है और ऐसा करने के बाद न्यायालय को क़ानून का इस तरह से अर्थ लगाना चाहिए कि वह यथासंभव इस धारणा को प्रभावी बनाए कि संसद ने इसे तोड़ने के बजाय इसे पूरा करने का इरादा किया था।

अंतर्राष्ट्रीय दायित्व। यदि अधिनियम की धारा 3 (4) को अनुच्छेद 3 को पूर्ण रूप से प्रभावी बनाना है, तो धारा में "लाभकारी स्वामित्व" अभिव्यक्ति को उन दो अर्थों में से दूसरा दिया जाना चाहिए, जिनके लिए वह सक्षम है, जिसमें न केवल एक मृत्यु चार्टर शामिल है, बल्कि कोई अन्य व्यक्ति भी है जिसके पास समान पूर्ण अधिकार और नियंत्रण है। (3) हालांकि हेवसन जे. एक अलग निष्कर्ष पर पहुंचे थे

सेंट मेरियल [1963] पी. 247, ब्रैंडन जे. ने विशेष रूप से दो बिंदुओं को ध्यान में रखते हुए उस निर्णय का पालन करने से इनकार करने में उचित महसूस किया।

सबसे पहले, जे. ह्यूसन को ब्रसेल्स को देखने के लिए आमंत्रित नहीं किया गया था।

कन्वेंशन, क्योंकि उस समय आम तौर पर यह सोचा जाता था कि ऐसा करने की अनुमति तब तक नहीं थी जब तक कि अधिनियम में कन्वेंशन का एक स्पष्ट संदर्भ न हो। दूसरा, द सेंट मेरियल में जे. ह्यूसन द्वारा स्वीकार किया गया दृष्टिकोण सैद्धांतिक रूप से उस दृष्टिकोण से अलग नहीं था, जिस पर लॉर्ड एटकिंसन ने सर [2018] 5 एस. सी. आर. में चर्चा और अस्वीकार किया था।

जॉन जैक्सन लिमिटेड बनाम स्टीमशिप ब्लैंच (मालिक) (द हॉपर) संख्या 66) [1908] ए. सी. 126,135-136 "।

57. रॉबर्ट गॉफ, जे. फिर महत्वपूर्ण कारक को दर्ज करते हैं, अर्थात, कि

मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कं. Ltd.[1] का निर्णय वादी द्वारा एकतरफा कार्यवाही में निर्णय के लिए एक प्रस्ताव पर किया गया था, जबकि उन्हें दोनों पक्षों की दलीलों का लाभ मिला था और रॉबर्ट गॉफ, जे. ने जहाज श्री डेवनपोर्ट की ओर से पेश वकील द्वारा निम्नलिखित तरीके से राजी करने की मांग की थी:

" श्री डेवनपोर्ट, माम्बिसा के लिए, जिनके तर्क पर मैं बहुत सहमत हूँ।

[1973] क्यू. बी. 265। उस मामले में निर्णय मुझ पर बाध्यकारी नहीं है। और निश्चित रूप से मेरे मन में किसी भी निर्णय के लिए सबसे बड़ा सम्मान है।

स्वामित्व, और कब्जे के मामलों को शामिल करने के लिए पर्याप्त व्यापक नहीं हैं और स्वामित्व के बिना नियंत्रण, हालांकि पूर्ण और इस तरह के पूर्ण

अधिकार और नियंत्रण हो सकता है। जब से मैं एक अलग स्थिति में पहुँच गया हूँ

ब्रैंडन जे. के लिए निष्कर्ष, मुझे लगता है कि यह इंगित करना सही है कि मेरे पास है प्रतिवादियों के वकील द्वारा एक पूर्ण तर्क का लाभ था

यह मामला, जबकि एंड्रिया उर्सुला ब्रैंडन जे से पहले आया था।

हाजिर नहीं होने पर निर्णय के लिए वादी द्वारा एक प्रस्ताव पर,

जिनका प्रतिवादी प्रतिनिधित्व नहीं कर रहे थे।"

(जोर दिया गया)

58. इसके बाद रॉबर्ट गॉफ, जे. ने अपने निष्कर्ष को दर्ज किया

निम्नलिखित तरीके से:

" मेरे सामने मामले के प्रति मेरा दृष्टिकोण इस प्रकार है। मैं शुरू करता हूँ कानून, और जिन शब्दों से मैं विशेष रूप से संबंधित हूं,

और जिनका मुझे क़ानून के संदर्भ में अर्थ निकालना है, वे हैं

" उसमें सभी शेयरों के संबंध में लाभकारी स्वामित्व। मुझमें

इन शब्दों का स्वाभाविक और सामान्य अर्थ यह है कि

वे केवल ऐसे स्वामित्व का उल्लेख करते हैं जो एक व्यक्ति में निहित है जो,

चाहे वह पोत का कानूनी मालिक है या नहीं, किसी भी मामले में है न्यायसंगत मालिक, दूसरे शब्दों में, दो अर्थों में से पहला

जिनके बारे में ब्रैंडन जे. ने सोचा कि शब्द सक्षम हैं। इसके अलावा,

19 सुप्रा सुनील बी. नाइक बनाम जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे.]

शब्दों के स्वाभाविक और सामान्य अर्थ पर, मैं उन्हें मृत्यु चार्टर या वास्तव में किसी अन्य व्यक्ति के मामले में लागू करने के लिए उपयुक्त नहीं मानता हूं, जिसके पास केवल जहाज का कब्जा है, चाहे वह कितना भी पूर्ण और पूर्ण हो, और जहाज पर उसका कितना भी नियंत्रण हो।

आम तौर पर, एक मृत्यु चार्टर की आवश्यक विशेषता

यह है कि यह जहाज के किराए का अनुबंध है, जिसके तहत जहाज का कब्जा चार्टर करने वाले को जाता है, जहाज का मालिक चार्टर करने वाले का सेवक होता है, न कि मालिक का। इसकी तुलना समय चार्टर के सामान्य रूप से की जानी चाहिए, जो एक नहीं है

किराया का अनुबंध लेकिन सेवाओं का अनुबंध, जिसके तहत

अधिकार मालिक के पास रहता है और मालिक मालिक का सेवक होता है: सी एंड लैंड सिक्योरिटीज लिमिटेड बनाम देखें। विलियम डिकिंसन

& कं. लिमिटेड [1942] 2 के. बी. 65,69-70 प्रति मैकिनन एल. जे. और स्क्रूटन ऑन चार्टर पार्टीज, 18वां संस्करण। (1974) , लेख 24-26। यह सच है कि एक डेथ चार्टर को अतीत में "ओनर प्रो एचएसी वाइस" के रूप में वर्णित किया गया है। उदाहरण के लिए, फ्रेज़र वी. देखें। मार्श (1811) 13 पूर्व 238,239, प्रति लॉर्ड एलेनब्रो सी. जे., द लेमिंगटन (1874) 2 Asp.M.L.C. 475,478, प्रति सर रॉबर्ट फिलिमोर, और द

तस्मानिया (1888) 13 पी. डी. 110,118, प्रति सर जेम्स हैनेन पी. ; या एक ऐसे व्यक्ति के रूप में जो "कुछ समय के लिए पोत का मालिक है:" देखें सैंडमैन वी। स्कर (1866) एल. आर. 2 क्यू. बी. 86,96, प्रति कॉकबर्न सी. जे. ; या "विशेष और अस्थायी स्वामित्व" वाले व्यक्ति के रूप में: लॉर्ड एटकिंसन के अनुसार द हॉपर नंबर 66 [1908] ए. सी. 126,136 देखें। मुझे संदेह है।

हालाँकि अगर ऐसी भाषा आज बहुत अधिक उपयोग में है और इसके उपयोग को मृत्यु चार्टर की वास्तविक कानूनी प्रकृति को छिपाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। इसके अलावा, कोई भी मामला मेरे ध्यान में नहीं लाया गया है, और मुझे अधिक जानकारी है, जिसमें एक मृत्यु चार्टर का वर्णन किया गया है।

एक "लाभकारी मालिक" के रूप में, पोत में सभी शेयरों के संबंध में एक "लाभकारी मालिक" के रूप में कम।" वास्तव में, स्वामित्व के इस संदर्भ में कोई भी संदर्भ "पोत में सभी शेयरों के संबंध में" मेरे

निर्णय, एक मृत्यु चार्टर के कब्जे का वर्णन करने के लिए अनुपयुक्त; ऐसे शब्द केवल शब्द के सामान्य अर्थ में स्वामित्व का वर्णन करते समय उपयुक्त होते हैं, न कि कब्जा जो नियंत्रण पर स्थापित पोत के साथ भौतिक संबंध से संबंधित है और जिसका पोत में शेयरों से कोई लेना-देना नहीं है। एक मृत्यु चार्टर के पास, अनुबंध द्वारा परिभाषित सीमाओं के भीतर,

जहाज का लाभकारी उपयोग; हालाँकि, उसके पास जहाज के सभी शेयरों के संबंध में लाभकारी स्वामित्व नहीं है।

एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

इसके अलावा, मुझे क़ानून के शेष भाग में ऐसा कुछ भी नहीं मिला है जो मुझे शब्दों के स्वाभाविक और सामान्य अर्थ को अस्वीकार करने के लिए प्रेरित करे; निश्चित रूप से, मैं क़ानून में अन्य संदर्भों को "स्वामित्व" के रूप में नहीं समझूंगा-जैसा कि धारा 1 (1) (ए) में है-या "सह-मालिक"-जैसा कि धारा 1 (1) (बी) में है-जैसा कि किसी भी तरह से मृत्यु चार्टरर्स का उल्लेख है। वास्तव में अधिनियम के भाग V में, जो नौसेना से संबंधित है

स्कॉटलैंड में जहाजों की अधिकारिता और गिरफ्तारी, समतुल्य प्रावधान, धारा 47 (1) (बी) के लिए आवश्यक है कि "जहाज के सभी शेयरों का स्वामित्व प्रतिवादी के पास हो"। यह प्रावधान, जिसे मैं उचित रूप से ध्यान में रख सकता हूं: एस्चरशेम [1976] 1 डब्ल्यू. एल. आर. 430,436 प्रति लॉर्ड डिप्लॉक देखें, जो मेरे निष्कर्ष को पुष्ट करता है कि अधिनियम की धारा 3 (4) शीर्षक से संबंधित है, "लाभकारी" शब्द को ट्रस्ट की विशिष्ट अंग्रेजी संस्था के लिए अनुमति देने के लिए पेश किया जा रहा है।

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

X

XXX

" तदनुसार, मैं "सभी शेयरों के संबंध में लाभकारी स्वामित्व" शब्दों को एक से अधिक अर्थ के लिए सक्षम नहीं मानता हूं; अस्पष्टता के अभाव में यह सालोमोन v में अपील न्यायालय द्वारा स्थापित सिद्धांतों पर नहीं है। सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क आयुक्त [1967] 2 क्यू. बी. 116, डाकघर बनाम। एस्टुअरी रेडियो लिमिटेड [1968] 2 क्यू. बी. 740 और कन्वेंशन द एस्चरशेम [1976] 1 डब्ल्यू. एल. आर. 430 में हाउस ऑफ लॉर्ड्स द्वारा, एक उपयुक्त मामला जिसमें कन्वेंशन का सहारा लेना है। फिर भी, जे. ब्रैंडन के विचारों के सम्मान में, मैं सम्मेलन की जांच करने का प्रस्ताव करता हूं। (समुद्र में जाने वाले जहाजों की गिरफ्तारी से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय समझौता 1952) के अनुच्छेद 3 के प्रासंगिक प्रावधान इस प्रकार हैं:

जहाज जिसके संबंध में समुद्री दावा उत्पन्न हुआ, या कोई अन्य जहाज जो उस व्यक्ति के स्वामित्व में है जो उस समय था जब

समुद्री दावा उत्पन्न हुआ, विशेष जहाज का मालिक, यहाँ तक कि

हालांकि जहाज को गिरफ्तार कर लिया गया है, वह नौकायन के लिए तैयार हो; लेकिन कोई जहाज नहीं, अन्य उस विशेष जहाज की तुलना में जिसके संबंध में दावा किया गया था,

किसी भी समुद्री दावे के संबंध में गिरफ्तार किया जा सकता है

अनुच्छेद 1, (1), (ओ), (पी) या (क्यू), (2) में उल्लिखित जहाज होंगे -

एक ही स्वामित्व में माना जाता है जब उसमें सभी शेयर हों। एक ही व्यक्ति या व्यक्तियों के स्वामित्व में हैं... (4) जब

सनिल बी. एन. ए. आई. के. बनाम के बजाय एक जहाज के मृत्यु द्वारा चार्टर का मामला चार्टरकर्ता।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

पंजीकृत मालिक संबंधित समुद्री दावे के संबंध में उत्तरदायी है।

उस जहाज के लिए, दावेदार ऐसे जहाज या किसी अन्य को गिरफ्तार कर सकता है।

मृत्यु द्वारा चार्टर के स्वामित्व में जहाज, के अधीन

इस समझौते के प्रावधान, लेकिन स्वामित्व में कोई अन्य जहाज नहीं

पंजीकृत मालिक की गिरफ्तारी के लिए उत्तरदायी होगा

ऐसे समुद्री दावे। इस अनुच्छेद के प्रावधान

किसी भी मामले में लागू होता है जिसमें पंजीकृत व्यक्ति के अलावा कोई अन्य व्यक्ति

जहाज का मालिक संबंधित समुद्री दावे के संबंध में उत्तरदायी है।

उस जहाज़ के लिए।

जैसा कि मैंने कन्वेंशन, अनुच्छेद 3 (1) को पढ़ा है, जिसे व्यक्त किया गया है अनुच्छेद 3 (4) के अधीन, दोनों में से किसी एक की गिरफ्तारी का प्रावधान है।

जहाज जिसके संबंध में समुद्री दावा उत्पन्न हुआ, या (को छोड़कर)

कुछ निर्दिष्ट मामले) कोई अन्य जहाज जिसका स्वामित्व

व्यक्ति जो उस समय था जब समुद्री दावा उत्पन्न हुआ था, मालिक

विशेष जहाज से। इसके अलावा, श्री के तर्क के बावजूद। वादी के लिए अलेक्जेंडर इसके विपरीत, इस संदर्भ में मैंने पढ़ा

"स्वामी" शब्द का सामान्य अर्थ है, अर्थात

जहाज के शीर्षक के साथ व्यक्ति; द्वारा इस दृष्टिकोण में पुष्टि की गई है अनुच्छेद 3 (2) में स्वामित्व से संबंधित प्रावधान और इस तथ्य से कि

अनुच्छेद 3 (4), जिसके विषय में अनुच्छेद 3 (1) व्यक्त किया गया है,

मृत्यु चार्टर के मामले के लिए विशेष प्रावधान करता है और

अन्य। यह देखा जाना चाहिए कि, यदि कोई अनुच्छेद 3 (4) को एक पर रखता है

पक्ष में, ऐसा प्रतीत होता है कि 1956 के अधिनियम का मसौदा तैयार करने वाला मांग कर रहा था

कन्वेंशन के अनुच्छेद 3 (1) और (2) को प्रभावी बनाने के लिए, जिसके अधीन तथ्य यह है कि वह विस्तार करने के लिए चिंतित प्रतीत होता है

"लाभकारी" विशेषण को जोड़कर "स्वामित्व" शब्द, बहुत संभवत: विशेष अंग्रेजी संस्थान को ध्यान में रखने के लिए

न्यास जो अन्य के घरेलू कानूनों का हिस्सा नहीं हो सकता है कन्वेंशन के हस्ताक्षरकर्ता "।

(जोर दिया गया)

59. हम से विस्तार में निकालने के लिए राजी किया गया है

की स्पष्टता के कारण मैं कांग्रेस डेल पार्टीडो 2 0 में नहीं

रॉबर्ट गॉफ, जे. द्वारा व्यक्त किया गया है कि इसे बेहतर तरीके से रखना मुश्किल है

एस. इस प्रकार, केवल जहाज का कब्जा, हालांकि, पूरा और

नियंत्रण की सीमा कभी भी पर्याप्त नहीं पाई गई थी

स्वामित्व की स्थिति। एक चार्टर्ड जहाज का "लाभकारी उपयोग"

वास्तव में एक किराएदार की स्थिति को "लाभकारी मालिक" में परिवर्तित नहीं करेगा। इस प्रकार, 1956 के अधिनियम में "लाभकारी" शब्द पर ध्यान देने के लिए विशेष अंग्रेजी संस्थान न्यास को ध्यान में रखने की आवश्यकता को जिम्मेदार ठहराया गया था, जो अन्य के घरेलू कानून का कोई हिस्सा नहीं है।

समझौते पर हस्ताक्षर करने वाले।

60. "फादर थेम्स 9921" 21 में शीन जे. ने भी मेडवे ड्राइडॉक एंड इंजीनियरिंग कंपनी का अनुसरण करने से इनकार कर दिया।

आई. कांग्रेस डेल पार्टिडो 23 ने माना कि 1956 के अधिनियम में "लाभकारी स्वामित्व" वाक्यांश मृत्यु चार्टर पर लागू नहीं होता है।

61. इसी तरह सिंगापुर अपील न्यायालय के सी. जे. वी चोंग जिन ने "पर्मिना 3001" 2 2 4 के फैसले में इसी तरह का विचार अपनाया है।

कि किसी व्यक्ति के पूर्ण अधिकार और नियंत्रण में एक जहाज, जो उसमें सभी शेयरों का मालिक भी नहीं है, का उपयोग निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए नहीं किया जा सकता है: जहाज का संयम।

62. कनाडा में भी, संघीय अपील न्यायालय ने कनाडाई 'संघीय न्यायालय अधिनियम 1985' के संदर्भ में "लाभकारी मालिक" शब्दों के आयात पर यही दृष्टिकोण अपनाया है, जो अदालतों को एक जहाज को गिरफ्तार करने का अधिकार क्षेत्र प्रदान करता है। माउंट रॉयल/वाल्श इंक. बनाम। बेंच की ओर से लिखते हुए जहाज जेन्सेन स्टार एल अल, 2 5 25 मार्सियो, जे ने इस प्रकार कहा:

" हालाँकि, समस्या यह है कि मुझे यह समझ में नहीं आता है कि एक अदालत कैसे यह मान सकती है कि संसद का मतलब 'लाभकारी मालिक' अभिव्यक्ति में एक मृत्यु चार्टर को शामिल करना हो सकता है जैसा कि एस-एस में दिखाई देता है। 43 (3) . योग्यता शब्द 'लाभकारी' का अर्थ जो भी हो, मालिक शब्द का उपयोग सामान्य रूप से केवल शीर्षक के संदर्भ में किया जा सकता है।

रेस स्वयं, एक शीर्षक जो अनिवार्य रूप से रेस के निपटान के अधिकार द्वारा विशेषता है। फ्रांसीसी संबंधित शब्द 'प्रोपराइटायर' इस संबंध में समान रूप से स्पष्ट है। ये शब्द एक मृत्यु चार्टर के कब्जे का वर्णन करने के लिए स्पष्ट रूप से अनुपयुक्त हैं। मेरे विचार में, 'लाभकारी मालिक' अभिव्यक्ति को स्वामित्व अधिकारों के पंजीकरण की प्रणाली में एक निर्देश के रूप में काम करने के लिए चुना गया था, ताकि

21 [1979] 2 लॉयड के प्रतिनिधि। 364 22 ऊपर

23 ऊपर

24 ऊपर 25 [1990] 1 एफ. सी. 199.

सुनील बी. नाइक बनाम। जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

संबंधित व्यक्ति की खोज में पंजीकरण करें। लेकिन ऐसी खोज

इतना दूर नहीं जा सकता है कि एक मृत्यु चार्टर को शामिल किया जा सकता है जिसके पास नहीं है

न्यायसंगत या स्वामित्व हित जो शीर्षक पर बोझ डाल सकता है पंजीकृत स्वामी का पंजीकृत स्वामी। जैसा कि मैं देख रहा हूँ,

अभिव्यक्ति 'लाभकारी स्वामी' किसी ऐसे व्यक्ति को शामिल करने का काम करती है जो

उन स्थितियों में पंजीकृत मालिक के पीछे खड़ा होता है जहां बाद वाला

केवल एक मध्यस्थ के रूप में कार्य करता है, एक ट्रस्टी की तरह, एक कानूनी

प्रतिनिधि या प्रतिनिधि। फ्रांसीसी संबंधित अभिव्यक्ति

' वास्तविक स्वामी 'उस प्रभाव के लिए कोई संदेह नहीं छोड़ता है'। 63. एंटारेस शिपिंग में कनाडा का सर्वोच्च न्यायालय

भाषण वी। जहाज 'मकर राशि' आदि। 26 नेफ़िसियल ओनरशिप की अवधारणा का भी उल्लेख किया और अनुमोदन के साथ उद्धृत किया, टिप्पणियाँ की गईं

पैरा 15 में इंग्लैंड के एल्सबरी के कानून इस प्रकार हैं:

" ब्रिटिश जहाज में स्वामित्व या उसमें हिस्सेदारी का अधिग्रहण किया जा सकता है

तीन तरीकों में से कोई भी-हस्तांतरण के हकदार व्यक्ति से हस्तांतरण द्वारा,

संचरण द्वारा या निर्माण द्वारा। हस्तांतरण द्वारा अधिग्रहण और

संचरण वैधानिक अधिनियमन का विषय रहा है।

भवन द्वारा अधिग्रहण सामान्य कानून द्वारा नियंत्रित होता है। स्वामित्व

ब्रिटिश जहाज में या उसमें हिस्सा लेना तथ्य का सवाल है और ऐसा नहीं है

यह शीर्षक के पंजीकरण पर निर्भर करता है। चाहे पंजीकृत हो या अपंजीकृत, एक व्यक्ति जिसमें वास्तव में स्वामित्व निहित माना जाता है

कानूनी रूप से मालिक के रूप में यदि पंजीकृत है, कानूनी मालिक के रूप में; यदि अपंजीकृत, लाभकारी स्वामी के रूप में। ' "

(जोर दिया गया)

64. 1956 के अधिनियम का उत्तराधिकारी सर्वोच्च न्यायालय अधिनियम है।

. यू. के. के उस अधिनियम की धारा 21 (4) में रॉबर्ट गॉफ, जे. की चर्चा को निम्नलिखित प्रावधान द्वारा मान्यता दी गई है:

" 21. (4) धारा में उल्लिखित किसी भी दावे के मामले में

(ख) वह व्यक्ति जो किसी कार्रवाई में दावे पर उत्तरदायी होगा। व्यक्ति ("संबंधित व्यक्ति") था, जब कार्रवाई का कारण था

उत्पन्न हुआ, मालिक या चार्टर, या कब्जे में या नियंत्रण में,

जहाज़ को,

आर. ई. एम. में एक कार्रवाई (चाहे दावा उस जहाज पर समुद्री ग्रहणाधिकार को जन्म देता है या नहीं) के खिलाफ उच्च न्यायालय में लाई जा सकती है - i) वह जहाज, यदि कार्रवाई किए जाने के समय संबंधित व्यक्ति या तो सभी मामलों में उस जहाज का लाभकारी मालिक है।

मृत्युदंड द्वारा चार्टर के तहत इसमें या इसके चार्टरकर्ता के शेयर; या

((ii) कोई अन्य जहाज, जिस पर कार्रवाई की जाती है,

संबंधित व्यक्ति सभी के संबंध में लाभकारी मालिक है उसमें हिस्सेदारी करें। "

65. के लाभकारी स्वामित्व के बीच एक स्पष्ट अंतर है

एक जहाज और एक जहाज का चार्टर।

66. उपरोक्त संदर्भ में, अब 1999 के गिरफ्तारी समझौते की ओर मुड़ते हुए, अनुच्छेद 1 में निर्दिष्ट किया गया है कि समुद्री दावे का अर्थ है दोनों देशों के बीच एक दावा।

"जहाज" के उपयोग या किराए पर लेने से संबंधित समझौते से उत्पन्न होना। "जहाज" के अर्थ का अर्थ 16 ट्रॉलर या ओरियन लक्ष्मी होगा, न कि उत्तरदाता जहाज। इस प्रकार, प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ कोई समुद्री दावा नहीं है। अनुच्छेद 3 गिरफ्तारी के अधिकारों के प्रयोग से संबंधित है और इसके तहत घटनाएँ निर्दिष्ट की गई हैं। संदर्भ में

अनुच्छेद 3 का खंड (2) (इन अनुच्छेदों को पैरा 25 से 27 में पुनः प्रस्तुत किया गया है)

ऊपर), गिरफ्तारी किसी भी अन्य जहाज (जो प्रतिवादी जहाज को संदर्भित करेगा) की अनुमति है, जो गिरफ्तारी प्रभावित होने पर उस व्यक्ति के स्वामित्व में है जो समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी है। समुद्री दावे का दायित्व रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल है न कि प्रतिवादी जहाज के मालिकों का।

अनुच्छेद 3 के खंड (2) के उपखंड (बी) के संदर्भ में, उस जहाज का एक मृत्यु चार्टर, समय चार्टर या यात्रा चार्टर उत्तरदायी है। जहाज में

जैसा कि ऊपर देखा गया है, सवाल उत्तरदाता नहीं है, बल्कि 16 ट्रॉलर या ओरियन लक्ष्मी है। उपरोक्त चर्चा को ध्यान में रखते हुए, वास्तव में रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल को प्रतिवादी जहाज के एक नष्ट चार्टर की क्षमता में लाभकारी मालिक नहीं कहा जा सकता है। रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल प्रतिवादी जहाज का मालिक नहीं है और मालिक को समुद्री दावे के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है, जो ट्रॉलर और ओरियन लक्ष्मी के खिलाफ है।

67. हम यह भी नोट कर सकते हैं कि भारत में 2017 के अधिनियम में खंड 5 (बी) में निम्नानुसार कहा गया है:

" 5. रेम में पोत की गिरफ्तारी। (1) उच्च न्यायालय आदेश दे सकता है किसी भी जहाज की गिरफ्तारी जो इस उद्देश्य के लिए उसके अधिकार क्षेत्र में है

एक समुद्री दावे के खिलाफ सुरक्षा प्रदान करना जो विषय सुनील बी. नाइक बनाम है।

जियोव कमांडर [संजय किशन कौल, जे।]

नौसेना की कार्यवाही, जहाँ अदालत के पास विश्वास करने का कारण हो

कि

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

(बी) उस समय पोत का मृत्यु चार्टर जब समुद्री

उत्पन्न दावा दावे के लिए उत्तरदायी है और मृत्यु चार्टर है या गिरफ्तारी होने पर पोत का मालिक; या

68. उपरोक्त 1999 के अनुच्छेद 3 के अनुरूप है।

सम्मेलन और, इस प्रकार, उस संदर्भ में पढ़ा जाना चाहिए (संयोग से विधेयक को 21.11.2016 पर पेश किया गया था और लोकसभा और राज्यसभा द्वारा क्रमशः 10.3.2017 और 24.7.2017 पर पारित किया गया था। इसे राजपत्र में 9.8.2017 पर प्रकाशित किया गया था लेकिन अभी भी अधिसूचित नहीं किया गया है)। इस प्रकार, इस प्रश्न की घटना इस अभ्यास की शुरुआत से पहले की है। इस प्रकार, "पोत", "मालिक" और "मृत्यु चार्टर" अभिव्यक्ति को उपरोक्त संदर्भ में पढ़ा जाना चाहिए और 16 ट्रॉलरों और ओरियन लक्ष्मी के संबंध में समुद्री दावों को प्रत्यर्थी जहाज के खिलाफ समुद्री दावे में परिवर्तित नहीं किया जा सकता है जो रिफ्लेक्ट जियोफिजिकल के स्वामित्व में नहीं है।

69. अपीलार्थियों का मालिकों के साथ कोई समझौता नहीं है।

प्रत्यर्थी पोत का और न ही प्रत्यर्थी पोत के खिलाफ कोई दावा, लेकिन उनका दावा प्रत्यर्थी पोत के चार्टर द्वारा किराए पर लिए गए अपने जहाजों के कारण है। प्रतिवादी पोत के मालिकों के खिलाफ कोई दावा नहीं है।

70. उपरोक्त का परिणाम यह है कि अपीलें खारिज कर दी जाती हैं।

पक्षकारों को अपनी लागत स्वयं वहन करने के लिए छोड़ देना।

71. 17.5.2013 दिनांकित अंतरिम आदेश भंग हो गया है और

राशि को उस पर उपार्जित ब्याज के साथ प्रत्यर्थी पोत के मालिकों को वापस भेजा जाना है, जिन्होंने अंतरिम आदेश के अनुसरण में बॉम्बे उच्च न्यायालय के समक्ष इसे जमा किया था।

या

चिकाएं खारिज कर दी गईं।

निधि जैन