ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ

ਬਨਾਮ

ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2617)

ਮਾਰਚ 09, 2018

[ਜੇ. ਚੇਲਮੇਸ਼ਵਰ ਅਤੇ ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕਾਨੂੰਨ/ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ: ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰੋਕ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਰਕਮ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ - ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ - ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਅਵਾਰਡ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਤੱਟ ਤੋਂ ਭੂਚਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਓ.ਐਨ.ਜੀ.ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ - ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼-ਜਵਾਬ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ - ਚਾਰਟਰਰ ਨੇ ਅੱਗੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਚਾਰਟਰਰਜ਼ ਸਿਸਮਿਕ ਵੈਸਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ - ਚਾਰਟਰਰਾਂ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਚਲਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨਾ - ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦਾ ਵੱਖਰਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ , ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਖਾਸਤ 'ਤੇ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਐਕਸਪਾਰਟ ਸਟੇਅ ਦੀ ਛੁੱਟੀ - ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਰੱਖੀ ਗਈ: ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ, ਜੋ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੰਜਮ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰਰ ਖੁਦ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਡਿਫਾਲਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। - ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰ ਚਾਰਟਰਰ ਹੈ - ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਗਾਰੰਟੀ ਵਜੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਗੈਰ-ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਚਾਰਟਰਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ, ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ - ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ 'ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ 1999

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕੋਰਟ

ਹੋਲਡ: 1.1 ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਜਹਾਜ਼, ਜਾਂ ਇਸਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਿੱਸਾ, ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ- (i) ਮੈਂਤ ਦਾ ਚਾਰਟਰ; ਅਤੇ (ii) ਭਾੜੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ। ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਚਿੰਤਾ ਮੈਂਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਨਾਲ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਪੂਰੀ ਕਮਾਂਡ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਮਰਿਆ ਹੋਇਆ ਚਾਰਟਰਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਰਜੀ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਰਵਾਇਤੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਮੰਨਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਨਾਲ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਆਰਡਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼, ਮਲਾਹ ਆਦਿ। [ਪੈਰਾ 14, 15] [484-ਐਚ; 485-ਏ-ਬੀ; 486-ਜੀ-ਐੱਚ]

ਐਮ.ਵੀ. ਐਲਿਜ਼ਾਬੈਥ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. v. ਹਰਵਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਐਂਡ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿ. ਲਿਮਿਟੇਡ [1992] 1 SCR 1003 : AIR 1993 SC 1014 - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

"ਮਾਰਕ ਡੇਵਿਸ 2nd Edn ਦੁਆਰਾ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰਸ" 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

1.2 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਜ਼ੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਣਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਅਤੇ ਅਸ਼ੀ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਰੱਖਣ 'ਤੇ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਦਾਅਵਾ ਆਰਜੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਆਰਜੀ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ, ਹਸਤੀ ਲਈ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ।

[ਪਰਾ 22] [494-ਬੀ-ਸੀ]

ਲਿਵਰਪੂਲ ਅਤੇ ਲੰਡਨ ਐਸ.ਪੀ. ਐਂਡ ਆਈ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਮ.ਵੀ. ਸਾਗਰ ਸਫਲਤਾ । & Anr. [2003] 5 ਸਪਲ. SCR 851 : (2004) 9 SCC 512 - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

1.3 ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਭਾਈਚਾਰੇ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਭਾਰਤ 1999 ਦੇ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ', ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਇਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 24] [495-ਬੀ-ਸੀ]

1.4 ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਆਰਟੀਕਲ 1 ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 2 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਧਾਰਾ ਜਾਂ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿਚ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 25-27] [495-CD, F-H; 496-ਸੀ-ਡੀ]

1.5 ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ RG ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ RG ਅਤੇ ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਥੇ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜ ਕਦੇ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਓ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਠਹਿਰੇ ਹੋਏ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ O ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਨੇ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਆਰਜੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੋਈ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਆਰਜੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਉਪਰੋਕਤ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ) ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਆਰਜੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਆਰਜੀ ਨੂੰ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਬਣਨ ਲਈ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਮੌਕਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। [ਪਰਾ 29, 30] [497-ਡੀ-ਜੀ; 498-ਡੀ-ਈ]

1.6 ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3(3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇ ਉਸ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਵਿਕਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਰ.ਜੀ. ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪਰਾ 31] [498-F-G]

Epoch Enterrepots v. M.V. ਵਨ ਫੂ [2002] 3 ਸਪਲ. SCR 507 : (2003) 1 SCC 305 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਮ.ਵੀ. ਐਂਡਰੀਆ ਉਰਸੁਲਾ [1973] QB 265; "ਪਰਮੀਨਾ 3001" (1979) ਵੋਲ. 1 ਲੋਇਡਜ਼ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 327; ਦ "Leoborg" (1962) Vol.. 2. ਲੋਇਡਜ਼ ਲਿਸਟ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 146 – ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

1.7 ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਸ ਲਈ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰੀਮ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਦਿਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ: (a) ਮੁਦਈ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ; (ਬੀ) ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ; (c) ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰ; ਅਤੇ (ਡੀ) ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 37] [500-ਡੀ-ਜੀ]

1.8 ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦਾ ਸਿੱਟਾ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਸਿਧਾਂਤ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ 'ਏ' ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੇੜੇ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਬੇੜੇ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਜਾਰੀ ਹੈ। ਸਾਬਕਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਏ' ਦੇ ਭਾੜੇ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ। [ਪਰਾ 38, 39] [500-G-H; 501-E-F]

ਪੋਲੈਸਟਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਮ.ਵੀ. ਕਿਊ ਲਿਨ ਪੁਰਸ਼ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਸੂਟ (ਰਿਹਾਇਸ਼) ਨੰਬਰ 3547/2008 ਨੇ 22.10.2008 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।
ਕ੍ਰਿਸਟੋਫਰ ਹਿੱਲ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ 5th Edn - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
1.9 ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 1(1)(f) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 3(1)(ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰੇ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਹੱਥ ਨਹੀਂ ਆਏ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿਰਫ ਆਰਜੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡੀ ਫੈਕਟੋ ਮਲਕੀਅਤ, ਇੱਕ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 1(1)(i) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ। ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤਰਕ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਰਟੀਕਲ 1(1)(i) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 42] [502-ਸੀ-ਐੱਫ]

2.1 ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ RG ਨੂੰ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦਾ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ। ਚਾਰਟਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਅਗਾਊਂ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਕੇ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ US$ 3,01,50,000 ਵਜੋਂ ਵੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਟਰਰ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਲਕ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਬਾਇਲਰ, ਅਪਰਟੇਨੈਂਸ ਜਾਂ ਸਪੇਸ ਪਾਰਟਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪੁਰਾਣੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ. ਇਹ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਆਰਜੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਡੀਡ ਸੀ। [ਪਰਾ 44] [502-G-H; 503-ਏ-ਬੀ]

2.2 ਆਰਜੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਟਰ ਹਾਇਰ ਐਗਰੀਮੈਂਟਸ/ਕਾਂਟਰੈਕਟਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸੈੱਟ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕੀਤੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਆਰਜੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇਕਰ ਆਰਜੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਬੇੜਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਉਸ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਪਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰ ਆਰ.ਜੀ. ਜੇਕਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਰਜੀ ਦੀ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕੀ ਅਧੀਨ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣਗੇ। [ਪੈਰਾ 45] [503-ਸੀ-ਈ]

2.3 ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਆਰਜੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕੀਤੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਇਹ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੋਵੇਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਰਜੀ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਤਰਲਤਾ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ RG ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਤਨ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਚੇਤ, ਇਸ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਉਤਰਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਕੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਵੀ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਆਰਜੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਣਾ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਯੋਗ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਅਰਥ ਅਭਿਆਸ ਵਜੋਂ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 46] [503-ਈ-ਜੀ]

2.4 ਦੋਵਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਟੈਸਟ ਇੱਕ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਸਰੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਉਸਨੇ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ 'ਏ' ਜਹਾਜ਼ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਡੀ ਫੈਕਟੋ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਇਕਾਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਦਾਅਵਾ ਝੂਠ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਬਕਾਇਆ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਉਸ ਹਸਤੀ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਜਿੰਨਾ ਹੀ ਆਰਜੀ ਦਾ ਲੈਣਦਾਰ ਹੈ। [ਪਰਾ 48] [504-ਏ-ਸੀ]

2.5 ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਹ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਆਰਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਬਣ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦਿੱਖ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੈਰ-ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਗਾਰੰਟੀ ਵਜੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 49] [504-ਡੀ-ਈ]

2.6 ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਨ 'ਤੇ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਹੋਰ [ਧਾਰਾ (f)]। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ (ਐਲ) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਛਾਣ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਛਾਣ ਹੋਵੇ। ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮਾਲਕ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। [ਪੈਰਾ 50] [504-ਈ-ਜੀ].

2.7 ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵੇ ਲਈ, ਇੱਕ ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ ਉਕਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਮਲਕੀਅਤ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੋ ਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਰਜੀ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਸਲ ਮਾਲਕੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੀ ਜਿਊਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। [ਪਰਾ 51] [505-ਏ-ਬੀ]

2.8 ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਬਜ਼ਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੰਪੂਰਨ ਅਤੇ ਜੋ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਹੱਦ ਹੋਵੇ, ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਦਰਜਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗਾ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ "ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਰਤੋਂ" ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ" ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। 1956 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਲਾਹੇਵੰਦ" ਸ਼ਬਦ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਇੰਸਟੀਚਿਊਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਦੂਜੇ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ ਹੈ। [ਪਰਾ 59] [511-G-H; 512-ਏ-ਬੀ]

I Congreso Del Partido [1978] Q.B. 500; "ਫਾਦਰ ਥੇਮਸ" [1979] 2 ਲੋਇਡਜ਼ ਰੈਪ. 364; ਮਾਊਂਟ ਰਾਇਲ/ਵਾਲਸ਼ ਇੰਕ. ਬਨਾਮ ਦ ਸ਼ਿਪ ਜੇਨਸਨ ਸਟਾਰ ਏਲ ਅਲ, [1990] 1 ਐਫ.ਸੀ. 199; ਅੰਟਾਰੇਸ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਜਹਾਜ਼ 'ਮਕਰ' ਅਤੇ ਹੋਰ। [1980] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 553 - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

2.9 ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 65] [514-C]

2.10 1999 ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, ਆਰਟੀਕਲ 1 ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਜਹਾਜ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਨਗ ਰੀਮੈਂਟ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਦਾਅਵਾ। "ਜਹਾਜ" ਦਾ ਅਰਥ 16 ਟਰਾਲਰ ਜਾਂ OL ਜਹਾਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਨਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਜਹਾਜ਼। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 3 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ (ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ) ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਆਰਜੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ। ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਮੰਤ ਚਾਰਟਰਰ, ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਚਾਰਟਰਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ 16 ਟਰਾਲਰ ਜਾਂ ਓ.ਐਲ. ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੋਲਣ ਵਾਲੇ ਆਰਜੀ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਰਜੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਟਰਾਲਰ ਅਤੇ ਓਐਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। [ਪਰਾ 66] [514-ਸੀ-ਜੀ]

2.11 2017 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5(ਬੀ) 1999 ਦੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ "ਜਹਾਜ", "ਮਾਲਕ" ਅਤੇ "ਮੰਤ ਚਾਰਟਰਰ", ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 16 ਟਰਾਲਰ ਅਤੇ ਓਐਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਸਦੀ ਮਾਲਕੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਰ.ਜੀ. [ਪਰਾ 68] [515-ਬੀ-ਡੀ]

2.12 ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਨਾ ਤਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 69] [515-ਡੀ-ਈ]

2.13 ਅੰਤਰਿਮ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਰਕਮ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। [ਪਰਾ 71] [515-F]

The “Eschersheim” [1976] Vol. ਆਈ ਲੋਇਡਜ਼ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 81- ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[1992] 1 ਐਸਸੀਆਰ 1003 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[2003] 5 ਸਪਲ. SCR 851 ਪੈਰਾ 23 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[2002] 3 ਸਪਲ. SCR 507 ਪੈਰਾ 36 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2617

ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਬਨਾਮ ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ

2013 ਦੀ ਅਪੀਲ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 209 ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਵਿਖੇ ਨਿਆਂਇਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 10.05.2013 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ
ਨਾਲ
2018 ਦਾ ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 2618

ਸ਼ੇਖਰ ਨਾਫੜੇ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ੁਭਾਂਗੀ ਤੁਲੀ, ਈ.ਆਰ. ਕੁਮਾਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰੁਕਮਿਨੀ ਬੋਬੜੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੋਨਲ ਗੁਪਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੁਵੇਸ਼ਾ ਪਾਧੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਭਾਟੀ, ਮੈਸਰਜ਼। ਪਾਰੇਖ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਐਡਵ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ। ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਐਸ.ਪ੍ਰਤਾਪ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡ. ਸਿਧਾਰਥ ਦਵੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜੇਮਤੀਬੇਨ ਏ.ਓ., ਸੇਂਥਿਲ ਜਗਦੀਸਨ, ਐਡਵ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਜੇ.
1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।
2. ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ, ਜੋ ਕਿ ਜਹਾਜ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਰੋਕ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।
3. ਤੇਲ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਲਈ 'ONGC') ਨੇ ਇੱਕ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਪੀਟੀਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ। ਲਿਮਟਿਡ, ਸਿੰਗਾਪੁਰ (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ') ਨੇ ਸਾਲ 2012 ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ 'ਤੇ ਓਖਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਨੇੜੇ ਭੂਚਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜ ਕੀਤੇ। ਜਹਾਜ 'ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ' ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਿਤੀ 29.6.2012 ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਰਾਹੀਂ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ, ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡਰ ਏਐਸ ਨਾਰਵੇ, (ਛੋਟੇ 'ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ' ਲਈ) ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ। ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਭੂਚਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲੈਸ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਹਾਜ਼ ਹੈ। ਉਕਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸਨੂੰ 'ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ' ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਭੂਚਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਉਪਕਰਨਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ 18.1.2015 ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਵਿਕਲਪ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

4. ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਚਾਰਟਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਧਾਰਾਵਾਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ/ਮੁੜ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ:

"10. ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ

(a)(i) ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ: - ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਚਾਰਟਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਚਾਰਟਰਰ ਜਹਾਜ਼, ਉਸਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਬਾਇਲਰ, ਅਪਰਟੇਨੈਂਸ ਅਤੇ ਸਪੇਅਰ ਪਾਰਟਸ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਚੰਗੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕਰਨਗੇ। ਕੁਸ਼ਲ ਸੰਚਾਲਨ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਚੰਗੇ ਵਪਾਰਕ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਕਲਾਜ਼ 14(1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੇਕਰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਹਰ ਸਮੇਂ ਵੇਸਲ ਦੀ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਅਪ ਟੂ ਡੇਟ ਅਤੇ ਬਕਾਇਆ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਰੱਖਣਗੇ। ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ।"

"(ii) ਨਵੀਂ ਕਲਾਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲੋੜਾਂ - ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਵੀਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਲਾਗਤ (ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨਿਰੰਤਰ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਉਪਕਰਣ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।) ਬਾਕਸ 23 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਬਾਕਸ 23 ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਾਕਸ 29 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬੀਮੇ ਮੁੱਲ ਦਾ 5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ, ਤਾਂ ਸੀਮਾ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਦਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਾਂਝੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਦੀ ਵਾਜਬ ਵੰਡ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਵਿਚਕਾਰ, ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਾਕੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 30 ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਨਿਪਟਾਰਾ ਵਿਧੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(iii) ਵਿੱਤੀ ਸੁਰੱਖਿਆ: ਚਾਰਟਰਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿੱਤੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਗੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫੈਡਰਲ ਰਾਜ ਜਾਂ ਮਿਉਂਸਪਲ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹੋਰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਚਾਰਜ ਦੇ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਜਾਂ ਛੱਡੋ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼, ਰਾਜ ਜਾਂ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਜਾਂ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਜ਼ੁੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਚਾਰਟਰਰ ਬਾਂਡ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਤਾਂ ਜੋ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਇਕੱਲੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਗੇ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਲਈ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਗੇ।

(ਬੀ) ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ: ਚਾਰਟਰਰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਖੁਦ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ, ਵਿਚੁਅਲ, ਨੈਵੀਗੇਟ, ਸੰਚਾਲਨ, ਬਾਲਣ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਵੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਉਹ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਹਰ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਜੋ ਵੀ ਇਤਫਾਕ ਨਾਲ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਾਲਾਨਾ ਫਲੈਗ ਸਟੇਟ ਫੀਸ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਆਮ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਰਾਜ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਹਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨੌਕਰ ਹੋਣਗੇ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਲਈ।

“(d) ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਝੰਡਾ ਅਤੇ ਨਾਮ: ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪੇਂਟ ਕਰਨ, ਆਪਣੇ ਫਨਲ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਘਰ ਦੇ ਝੰਡੇ ਨੂੰ ਉਡਾਉਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ ਦੀ ਪੂਰਵ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ, ਆਜ਼ਾਦੀ ਵੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਝੰਡੇ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਾਮ ਬਦਲਣ ਲਈ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ। ਪੇਂਟਿੰਗ ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਂਟਿੰਗ, ਕਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਮੁੜ-ਕਿਸ਼ਤ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਮੁੜ-ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਜੇਕਰ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ (ਆਂ) 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਝੰਡੇ ਦੇ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਲਾਗਤ ਹੋਵੇਗੀ।

(e) ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ: ਕਲਾਜ਼ 10(a)(ii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਚਾਰਟਰਰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਬਾਇਲਰ, ਅਪਰਟੇਨੈਂਸ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸਪੇਅਰ ਪਾਰਟਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ, ਹਰੇਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। , ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਨ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰਰ, ਜੇਕਰ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

....

"11. ਹਾਇਰ

(ਏ) ਚਾਰਟਰਰ ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪਾਬੰਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਗੇ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ।

....

“17. ਮੁਆਵਜ਼ਾ

(ਏ) ਚਾਰਟਰਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ. ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਇੱਥੇ ਉਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਦਾਅਵਿਆਂ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਵਾਜਬ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣਗੇ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਵਸਥਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ. ਉਪਰੋਕਤ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨਤਾ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਚਾਰਟਰਰ ਮਾਸਟਰ, ਅਫਸਰਾਂ ਜਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

(ਬੀ) ਜੇਕਰ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ ਜਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣਗੇ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੇਲ ਨੂੰ ਰਿਹਾਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਜਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਖਰਚੇ (ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਕਿਰਾਏ ਸਮੇਤ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਗੇ।"

5. ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੇ M/s ਨਾਲ 30.10.2012 ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਹਾਇਰ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਕੀਤਾ। SLP(C) ਨੰਬਰ 18845/2013 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਕਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 24 ਮੱਛੀ ਫੜਨ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ।
ਟਰਾਲਰ ਚਾਰਟਰਰਜ਼ ਸਿਸਮਿਕ ਵੈਸਲ ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ ਦੁਆਰਾ ਕਰਵਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਹਨ। ਚਾਰਟਰ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ 24 ਮੱਛੀ ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਟਰਾਲੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ 16 ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਵਾਦ ਨਿਪਟਾਰਾ ਧਾਰਾ 18 ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਸਾਲਸੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

“18. ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਹਾਇਰ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮੁੰਬਈ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸਾਲਸੀ ਐਕਟ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ

ਗਏ ਤਿੰਨ ਸਾਲਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਰੇਕ ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਸਾਲਸ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰੇਗੀ ਅਤੇ ਦੋ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੀਜੇ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨਗੇ।

6. ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ 16 ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਮੱਛੀਆਂ ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਦੇ ਭੂਚਾਲ ਦੇ ਉਪਕਰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਫ਼ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੱਛੀ ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਭਾੜੇ ਦੀ ਦਰ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਓਖਾ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਓਖਾ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪੀਪਾਵਾਵ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਸੀ ਜਿੱਥੋਂ ਇਹ ਮੁੰਬਈ ਗਿਆ ਸੀ।

7. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਯੂਸਫ਼ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ, SLP(C) ਨੰ.18899/2013 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, 1.10.2012 ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਰਵੇਖਣ ਜਹਾਜ਼ 'ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ' ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਕਰਨ ਲਈ 'ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ' ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਗਿਆ। . ਉਦੇਸ਼ ਸਟੈਂਡਬਾਏ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਟੋਇੰਗ ਡਿਊਟੀਆਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ 'ਤੇ ਇਨਵੌਇਸ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਵੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਚਾਰਟਰਰ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ 4,36,790 ਡਾਲਰ (ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ) ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ 4.3.2013 ਨੂੰ ਡਿਫਾਲਟ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ। 2.23 ਕਰੋੜ) ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਿਆਂਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਧੀਨ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ 15.3.2013 ਦੀ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

8. ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਨੇ 16.3.2013 ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਬਕਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡਿਮਾਂਡ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਯੂਸਫ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਨੇ 16.11.12 ਅਤੇ 16.2.13 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਬਕਾਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਇਨਵੌਇਸ ਵੀ ਉਠਾਏ ਹਨ।

9. ਯੂਸਫ਼ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ, ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਜੋਂ ਯੂਆਈਟੀ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲਾ ਲਿਆ ਅਤੇ 15.3.2013 ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਲਈ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ 'ਤੇ ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਨੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 12.4.2013 ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਯੂਸਫ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

10. ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ, ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਕਮਾਂਡਰ ਏ.ਐਸ. ਨਾਰਵੇ, ਨੇ ਦੋ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਾਬਕਾ ਧਿਰ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਛੁੱਟੀ ਲਈ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਆਫ਼ ਮੋਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਸੁਣਵਾਈ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ 17.4.2013 ਨੂੰ ਐਕਸ-ਪਾਰਟ ਸਟੇਅ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਪੀੜਤ ਧਿਰਾਂ ਵਜੋਂ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੇ 10.5.2013 ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।

11. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ 17.5.2013 ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਅੰਤਰਿਮ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਕਿਉਰਿਟੀ ਵਜੋਂ 1 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਾਏ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜਾਂ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਲਈ. ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਫਿਕਸਡ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮਾਂ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਫਿਕਸਡ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ ਵਿੱਚ ਪਈਆਂ ਹਨ। ਜਹਾਜ਼ ਰਵਾਨਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਇਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ ਜਾਂ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਲਝਣ:

12. ਸਾਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਤਿੰਨ ਲੈਣਦਾਰ ਹਨ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਕੀਤੇ ਹਨ।
ਜਿਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।

13. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰਰ ਖੁਦ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਡਿਫਾਲਟ. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ, ਇੱਕ ਪਾਸੇ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਜੋ ਦੋਵਾਂ ਫੋਰਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਫਲ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ:

14. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਜਹਾਜ਼, ਜਾਂ ਇਸਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਿੱਸਾ, ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ - (i) ਮੈਂਤ ਦਾ ਚਾਰਟਰ; ਅਤੇ

(ii) ਭਾੜੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਨਾਲ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਸਾਰੀ ਕਮਾਂਡ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ "ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰਜ਼" ਦੇ ਦੂਜੇ ਐਡੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਮਾਰਕ ਡੇਵਿਸ ਦੀ ਟਿੱਪਣੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

“ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅੰਤਰ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਪੁਰਾਣੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਸੰਖੇਪ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਹਨ। , ਚਾਰਟਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਮੇਤ। ਇੱਕ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲਕਾਂ ਲਈ ਅਫਸਰਾਂ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ "ਨੰਗੇ" ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨਾ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ "ਬੇਅਰਬੋਟ" ਚਾਰਟਰ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਅਸਲ "ਮਾਲਕ" ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਹਾਲਮਾਰਕ ਦਾ ਬਿਆਨ ਦਿ ਜੂਸੇਪ ਡੀ ਵਿਟੋਰੀਓ [1998] 1 ਲੋਇਡਜ਼ ਰੀਪ 136 ਉੱਤੇ ਪੀ 156 ਵਿੱਚ ਇਵਾਨਸ ਐਲਜੇ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

“ਫਿਰ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰ ਕੀ ਹੈ? ਇਸਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੌਦੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਇੱਕ ਲੀਜ਼, ਜਾਂ ਮੌਤ, ਅਸਲ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ - ਜਹਾਜ਼ ਦੀ . ਇਸ ਨਾਲ ਨੇੜਿਓਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰਰ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ 'ਬੇਅਰਬੋਟ' ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਵਰਣਨ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਰਨ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ (ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਸਮੇਤ) ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਭਾੜੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਨ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੈਸੇ ਦੀ ਰਕਮ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨੌਕਰ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਮੰਤ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਸਟੀਕ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪੂਰੇ ਸਾਧਨ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ। ਟੈਸਟ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਸਵਾਲ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਸ 'ਤੇ: ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੇ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ, ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹੈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਉਸ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਹ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਉਹ ਕਪਤਾਨ, ਚਾਲਕ ਦਲ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਚਿੱਠੀ ਜਾਂ ਮੰਤ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਹੀ ਸਮੀਕਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਵੱਖ ਹੋਣਾ ਹੈ। "

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਹਮੇਸ਼ਾਂ "ਲਓ", "ਹਾਇਰ", "ਡਿਲੀਵਰੀ" ਅਤੇ "ਮੁੜ ਡਿਲੀਵਰੀ" ਵਰਗੇ ਸ਼ਬਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਢੁਕਵੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ। , ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ.

ਸਾਗਰ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪ੍ਰਤੀਭੂਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਲੀਅਮ ਡਿਕਿਨਸਨ ਮੈਕਕਿਨਨ ਐਲਜੇ ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਮੂਲ ਨੂੰ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ, ਅਤੇ ਪੰਨਾ 163 'ਤੇ ਮੰਤ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ: "ਇੱਕ ਕਿਸ਼ਤੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਸਾਰਾ ਅੰਤਰ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਤਾਰਬੱਧ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਬਾਰੇ, ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸ਼ਤੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੀਚ 'ਤੇ ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਕਤਾਰ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਿਰਫ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਤਾਰ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

15. ਇੱਕ ਮਰਿਆ ਹੋਇਆ ਚਾਰਟਰਰ, ਜਿਵੇਂ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਰਵਾਇਤੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਮਾਪਾਂ ਵਿੱਚ ਮੰਨਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਨਾਲ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਆਰਡਰ ਕੀਤੀ ਸਪਲਾਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਵਾਨਾਂ ਦੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਆਦਿ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਅਤੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ:

16. ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਐਮ.ਵੀ. ਐਲਿਜ਼ਾਬੈਥ ਅਤੇ ਆਰ.ਐਸ. v. ਹਰਵਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਐਂਡ ਟ੍ਰੇਡਿੰਗ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿ. Ltd.1 ਨੂੰ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਦਾਇਰੇ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕੋਰਟ ਐਕਟ, 1861 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਸੀ ਆਪਣੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ, ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਉਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਆਨੰਦ ਮਾਣ ਰਹੀ ਹੈ ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸੀ (ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 225) ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 372 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਭਾਵੇਂ ਬਸਤੀਵਾਦੀ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਰਹਿ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਝਪਕਣ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਬਾਹਾਂ ਨੂੰ ਬੇੜੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1890 ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਐਕਟ ਨੂੰ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬੁੱਤ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਧਾਨਕ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਘਾਟ ਨੂੰ ਅਫਸੋਸ ਨਾਲ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਵਿਰਲਾਪ ਦਾ ਅਜੇ ਵੀ ਪੂਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਿਆ ਹੈ!

17. ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਐਕਟ 1987 ਦਾ ਖਰੜਾ, ਦਿਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਿਆ। ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ। 1999 ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਐਕਟ ਲਈ ਕਿਸਮਤ ਵੱਖਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਹੈ ਐਡਮਿਰਲਟੀ (ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ) ਐਕਟ, 2017, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਨੇ 9.8.2017 ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਸ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਵਿਧੀਵਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਜੇ ਵੀ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਦਿਲਚਸਪ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਵਸਤੂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿਚ ਐਮ.ਵੀ. ਵਿਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸੰਹਿਤਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅਲੀਜ਼ਾਬੈਥ ਅਤੇ ਓਰਸ। ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਵਾਦ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ, ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਦੀ ਯਾਦ ਦਿਵਾਉਂਦਾ ਹੈ!

18. ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਐਕਟਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਮਿਸਟਰ ਸ਼ੇਖਰ ਨੈਫਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਐਮ.ਵੀ. ਇਲੀਜ਼ਾਬੈਥ ਅਤੇ ਆਰ.ਐਸ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3(1)(h),(j) ਅਤੇ (l) 1987 ਐਕਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ

"3. ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ। - (1) ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਭਾਵ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸਵਾਲਾਂ ਜਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ:

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(h) ਜਹਾਜ਼ ਵਿਚ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ;

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(j) ਜਹਾਜ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੋਵੇਜ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ;

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(l) ਉਸ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ, ਸਮੱਗਰੀ, ਬੰਕਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ।

19. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ "ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਲਈ" ਸਮੀਕਰਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 1999 ਐਕਟ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਦਾ ਇਹ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੀਕਰਨ "ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ" ਨੂੰ "ਸੰਚਾਲਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ" ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਸਤੂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਿਸਤਾਰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 2017 ਐਕਟ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 4(1)(j) ਅਤੇ (l) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

“4. ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ. - (1) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੇੜੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਕਿਸੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ -

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(j) ਟੋਵੇਜ;

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(l) ਮਾਲ, ਸਮੱਗਰੀ, ਨਾਸ਼ਵਾਨ ਜਾਂ ਨਾਸ਼ਵਾਨ ਪ੍ਰਬੰਧ, ਬੰਕਰ ਈਂਧਨ, ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ (ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਸਮੇਤ), ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਸੰਭਾਲ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਦਾਇਗੀਯੋਗ ਜਾਂ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਫੀਸ ਸਮੇਤ।

20. ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ (ਐਲ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ। ਉਸ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

21. ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਐਸ. ਪ੍ਰਤਾਪ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਐਮ.ਵੀ. ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਲੀਜ਼ਾਬੈਥ ਅਤੇ ਆਰ.ਐਸ. 4 ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕੁਝ ਬੁਨਿਆਦੀ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਢੰਗ ਦੀ ਚਰਚਾ ਹੇਠਲੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

"44. “ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ (ਹੈ) ਨਿਯਮਾਂ, ਸੰਕਲਪਾਂ, ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ... ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ। (ਗਿਲਮੋਰ ਅਤੇ ਬਲੈਕ, ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਸਫ਼ਾ 1)। ਰੈਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਐਕਸ਼ਨ ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਹੱਤਤਾ ਅਤੇ ਵਿਲੱਖਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਨਿਵਾਸ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਜਾਂ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।

45.... ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਇੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਲਗਭਗ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸਮਰੱਥਾ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ (ਕਈ ਵਾਰ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ) ਜੋ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫ਼ਰਮਾਨ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਬੰਧਨ ਅਤੇ ਸੰਸਾਰ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ, ਉਚਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਲਈ, ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਉਪਚਾਰਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਪਾਅ, ਭਾਵ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ...।" (ਬੇਨੇਡਿਕਟ, ਅਮੈਰੀਕਨ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, 6ਵੀਂ ਐਡੀ., ਵੋਲ. । ਪੰਨਾ 3.)

46. ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਲਾਅ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਫਲ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

"ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਜ਼ਲਟ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ .... ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ... ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪੇਸ਼ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ" (ਰੋਸਕੋ ਦੀ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ 5ਵੀਂ ਐਡੀ p 29).

47. ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦ, ਜੋ ਕਿ ਐਂਗਲੋ-ਅਮਰੀਕਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਹੱਕ ਜਾਂ ਬੇੜੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉੱਤੇ ਨਿੱਜੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਥੋਪਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਮੁਦਈ ਦੇ ਸਥਾਪਿਤ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਮਾਂਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਕਾਠੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਰਕਮ ਰਿਜ਼ਲਟ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਐਕਟ 1981 ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਬਲਕਿ ਇੱਕ 'ਭੈਣ' ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਰਥਾਤ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। "ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਜੋ ਹਮਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੋਸ਼ੀ ਸਾਧਨ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ ਜਿਸ ਨਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਜਾਂ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ...." (ਪ੍ਰਤੀ ਨਿਆਂ ਕਹਾਣੀ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਦਿ ਬਿਗ ਮਲਕ ਅਧੇਲ [43 ਯੂ.ਐੱਸ. (2 ਕਿਵੇਂ) 210, 233 (1844)])।

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

59. ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਕਾਨੂੰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦਾ ਅਸਲ ਉਦੇਸ਼ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਗਾਰੰਟੀ ਵਜੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਅਧਾਰ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲਕ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਵਾਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਸਿਵਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ - ਭਾਵੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ - ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਬੇੜੇ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਅੰਦਰ। ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਉੱਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਨਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈ।

ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਬਨਾਮ ਜੀਓਵੇਵ ਕਮਾਂਡਰ [ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਜੇ.]

[ਦੇਖੋ ਡੀ.ਸੀ. ਜੈਕਸਨ, ਇਨਫੋਰਸਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਕਲੇਮਜ਼, (1985) ਅੰਤਿਕਾ 5] [ਵੇਖੋ ਡੀ.ਸੀ. ਜੈਕਸਨ, ਇਨਫੋਰਸਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਕਲੇਮਜ਼, (1985) ਅੰਤਿਕਾ 5, ਪੀ. 437 ਅਤੇ seq.] . ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, ਭਾਵੇਂ ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹਨ ਅਤੇ ਰੈਸ (ਜਹਾਜ਼, ਮਾਲ ਅਤੇ ਮਾਲ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਹਨ ਜੋ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ। ਉਸੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਭੇਜੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹੈ।

"99. ਫਿਰ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 1890 ਵਿਚ ਕਿਹੜਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਰਤਿਆ ਸੀ? ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰਕ ਮੁਹਾਰਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਇਕੁਇਟੀ ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਸੀ, ਪਰ ਖੇਤਰੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਮੁਸ਼ਕਲ, ਸਾਂਝੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਕਲਪ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਇਹ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਇਕੁਇਟੀ ਲਈ ਅਣਜਾਣ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰੀਵੀ ਕਾਉਂਸਿਲ ਨੇ ਇਸਨੂੰ 'ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ' ਵਜੋਂ ਸਮਝਾਇਆ [ਹਾਰਮਰ ਬਨਾਮ ਬੈੱਲ, (1851) 7 Moo PC 267 : 13 ER 884]। ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਵਿਵੇਕ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਉੱਚੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਕੰਮ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, 'ਸਿਰਫ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਪਰਜਾ ਲਈ ਹੀ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਏਲੀਅਨਜ਼ ਲਈ ਵੀ' [ਹੇਲੀ (ਦ), ਐਲਆਰ 2 ਪੀਸੀ 193]। ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਦੁਨੀਆ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਿਊਂਸੀਪਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਪਰ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬ੍ਰਿਟੇਨ ਦੇ ਉਭਾਰ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਯਾਨੀ 'ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਾਅ ਜੋ ਕਿ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ' [ਹਾਲਸਬਰੀਜ਼ ਲਾਅਜ਼ ਆਫ਼ ਇੰਗਲੈਂਡ, 4th Edn., Vol. 1] ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਨੂੰਨ ਤੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜ਼ਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਟੈਰਟ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੰਗੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਵਿਕਸਤ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸਦਾ ਦਾਇਰਾ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਸੈਲਵਰ, ਮਜ਼ਦੂਰੀ, ਬੋਤਲਾਂ, ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲੱਦਣ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਤੱਕ ਦਾਅਵਿਆਂ ਤੱਕ ਚੌੜਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰਿਜ਼ਲਟ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਦੇਣਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੋਂ ਅਧਿਕਾਰ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰਿਜ਼ਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹੱਥ ਬਦਲਦਾ ਹੈ।

ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕੀਤੀ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਨੂੰ ਜੋ ਫਾਇਦਾ ਹੋਇਆ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਰੈਜ਼ਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਉਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਰ ਸਹੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਗਿਰਫਤਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ ਇਤਿਹਾਸਕ ਸਮੀਖਿਆ 14ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਨਤਾ ਬਹੁਤ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਸੀ ਅਤੇ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ 19ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਵਿਚ ਨਿਆਂਇਕ ਪਰਿਪੱਕਤਾ 'ਤੇ ਆਇਆ' [D.R. ਥਾਮਸ]। ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਨਤਾ 1840 ਵਿੱਚ ਆਈ ਸੀ ਜਦੋਂ 1840 ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕੋਰਟ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਜਾਂ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਕਬਜ਼ੇ, ਬਚਾਓ, ਨੁਕਸਾਨ, ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਜਾਂ ਬੋਟਰੀ ਦਾ ਕਾਰਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ (6) ਦੁਆਰਾ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਅਤੇ ਮੰਗਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਲਈ ਬਚਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਉੱਚੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਐਕਟ 1861 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਐਡਮਿਨੀਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਐਕਟ, 1920 ਦੁਆਰਾ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। rem 1861 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 35 ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਤਾਂ ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। "ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿਚ ਰੀਮ ਦਾ ਸਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 'ਰੈਜ਼' ਖੁਦ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੋਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ, ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ 'ਰੈਜ਼' ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰੈਜ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਹੈ" [ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਾਬੀ ਕ੍ਰਿਸਟੋਫਰ ਹਿੱਲ]। ਜੇਕਰ 1840 ਦਾ ਐਕਟ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਲਈ ਵਿਧਾਨਿਕ ਆਧਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ ਤਾਂ 1861 ਦਾ ਐਕਟ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਦਮ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਉਦਾਰਤਾ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਹੀ ਨਹੀਂ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਭਾਵੇਂ ਉਹ [(ਦ) ਆਇਰਨਸਾਈਡਜ਼, 167 ਈ.ਆਰ. 205(ਦੀ) ਸੇਂਟ ਕਲਾਉਡ, 167 ER 29(The) ਨਾਰਵੇ, 167 ER 347]।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਵਾਧੂ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ [ਕਾਰਟਰ: ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ]। 1873 ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਵਿੱਚ ਮਿਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਇਸਨੇ ਸਾਰੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕੁਝ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਪਰ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਹੋਰ ਸਮਝਦਾਰੀਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੀ। 1861 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਇੰਗਲੈਂਡ ਜਾਂ ਵੇਲਜ਼ (ਭਾਰਤ ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ) ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿੱਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਜਾਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੇਡਿੰਗ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਖੇਪਧਾਰੀ ਜਾਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਗਈ। ਭਾਵੇਂ 1861 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਕਲੋਨੀਆਂ ਨੂੰ 1890 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੋ 1861 ਦੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਸਨ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ. 'ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲੇ ਅਰਥਾਤ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਰੀਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਨ' [ਕਾਰਟਰ: ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ]। 'ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਤੇ

ਅਪਰਾਧੀ, ਉੱਚੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਪਰਜਾ ਸਬੰਧਤ ਸਨ, ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ' [ਲੈਰਡ ਸਟੋਵੇਲ 'ਦਿ ਹਰਕਿਊਲਸ' 2 ਡੋਡ ਵਿੱਚ। 371]। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨਾ ਕਿ 1890 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਦਾਲਤ 1861 ਐਕਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹੁਣ ਵੀ, ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ 'ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ' ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ' [ਡੀ.ਆਰ. ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ. ਥਾਮਸ]। ਜੇਡ (ਦਿ) ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਡਿਪਲੋਕ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ [ਡੀ.ਸੀ. ਜੈਕਸਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਲਾਗੂਕਰਨ, (1985) ਅੰਤਿਕਾ 5, ਪੰਨਾ ਦੇਖੋ। 437 et seq.] ਕਿ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸੀ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। 1976 ਤੱਕ ਐਡਮਿਰਲਟੀ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਨੂੰਨ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਆਪਕ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਰਾ ਥੌਮਨ, ਜੇ. ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਨਿਰੀਖਣ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜੋ 1890 ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

22. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਜ਼ੋਰ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਣਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ 'ਤੇ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਦਾਅਵਾ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਕਾਈ, ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ 'ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ, 1999:

23. ਉਪਰੋਕਤ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਵਰਪੂਲ ਅਤੇ ਲੰਡਨ ਐਸ.ਪੀ. ਐਂਡ ਆਈ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਮ.ਵੀ. ਸਾਗਰ ਸਫਲਤਾ I & Anr.5
, ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"57. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਮ.ਵੀ. ਐਲਿਜ਼ਾਬੈਥ [ਐਮ.ਵੀ. ਐਲੀਜ਼ਾਬੈਥ ਬਨਾਮ ਹਾਰਵਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਐਂਡ ਟਰੇਡਿੰਗ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ, 1993 Supp (2) SCC 433] ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਕਨੂੰਨ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਕਾਸ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਸ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਪਰ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਕਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜੜ੍ਹ ਅਤੇ ਵਿਕਸਤ ਹੋਏ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਕ ਅਤੇ ਪੂਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪਣਾਇਆ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ।
xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx
“59.ਐਮ.ਵੀ. ਐਲਿਜ਼ਾਬੈਥ [ਐਮ.ਵੀ. ਐਲਿਜ਼ਾਬੈਥ ਬਨਾਮ ਹਾਰਵਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਐਂਡ ਟਰੇਡਿੰਗ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ, 1993 Supp (2) SCC 433] ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ ਕਿ ਬਦਲਦੇ ਹੋਏ ਗਲੋਬਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਐਕਟ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ ਛੂਹਣਾ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ; ਜੇਕਰ 1952 ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਭਾਰਤ ਇਸ 'ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 1999 ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

60. ਵਿਆਖਿਆਤਮਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ 1999 ਦੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗੀ: (1) ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਜੋ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (2) ਇਹ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

24. ਇਸ ਲਈ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਭਾਈਚਾਰੇ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਭਾਰਤ 1999 ਦੇ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ', ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਇਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

25. ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਆਰਟੀਕਲ 1 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ:
"ਆਰਟੀਕਲ 1
ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ
ਇਸ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ:

1. "ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਦਾਅਵਾ:
xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx
“(f) ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਹੋਰ;”
xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx
"(i) ਮਾਲ, ਸਮੱਗਰੀ, ਪ੍ਰਬੰਧ, ਬੰਕਰ, ਉਪਕਰਨ (ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਸਮੇਤ) ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਸੰਭਾਲ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ;"

26. ਆਰਟੀਕਲ 2 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਧਾਰਾ ਜਾਂ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿਚ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ:

"ਆਰਟੀਕਲ 2
ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ
xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx
2. ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ.

3. ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੰਧਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਧਾਰਾ ਜਾਂ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਧਾਰਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਰਾਜ ਜਿੱਥੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂ ਆਰਬਿਟਰੇਟ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

27. ਆਰਟੀਕਲ 3 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:
"ਆਰਟੀਕਲ 3
ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

1. ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇਕਰ:
(ਏ) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ, ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ
(ਬੀ) ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਰਨ ਵਾਲਾ ਚਾਰਟਰਰ ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ
(c) ਦਾਅਵਾ ਮੌਰਗੇਜ ਜਾਂ "ਹਾਇਪੋਥਿਕ" ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਚਾਰਜ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ; ਜਾਂ
(d) ਦਾਅਵਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ; ਜਾਂ
(e) ਦਾਅਵਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਰ, ਮੈਨੇਜਰ ਜਾਂ ਆਪਰੇਟਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
2. ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

(a) ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ; ਜਾਂ

(b) ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਚਾਰਟਰਰ, ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਚਾਰਟਰਰ।

ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

3. ਇਸ ਲੇਖ ਦੇ ਪੈਰੇ 1 ਅਤੇ 2 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਜੋ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇਕਰ, ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਿੱਥੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, a ਉਸ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਆਂਇਕ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

28. ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਦਾ ਦਾਅਵਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਧਾਰਾ (f) ਅਤੇ (l) ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਪਗਨਡ ਆਰਡਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਯੂਸਫ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ (f) ਤੱਕ ਸੀਮਤ

29. ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਅਤੇ ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਥੇ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਰਵੇਖਣ ਕਾਰਜ ਕਦੇ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਓਖਾ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਠਹਿਰੇ ਹੋਏ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਓਖਾ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹਾਇਰ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਪੱਖੋਂ, “Eschersheim”6 ਵਿੱਚ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗ, ਜੋ ਕਿ ਅਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪੁਨਰ-ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ "ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ" ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਸਮੀਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਚੰਗਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ASN 12/14 ਅਪੀਲ-209-13.doc ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਮੰਨਦਾ ਹੈ। . ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਵਪਾਰੀ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਸਮਝੇਗਾ। ਜੇਕਰ A ਅਤੇ B, A ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ B ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਸਮਝੌਤਾ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ, ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡ੍ਰੇਜ਼ਿੰਗ, ਟੋਇੰਗ, ਕੇਬਲ ਵਿਛਾਉਣ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ ਕੀ ਡ੍ਰੇਜ਼ਿੰਗ ਜਾਂ ਟੋਵੇਜ ਜਾਂ ਕੇਬਲ ਵਿਛਾਉਣ ਜਾਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇ ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਟੋਵੇਜ ਸਮਝੌਤਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵੇਗਾ। ਡਰੇਜ਼ਿੰਗ ਜਾਂ ਕੇਬਲ ਵਿਛਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇੰਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ....."

30. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੋਈ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਉਪਰੋਕਤ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ) ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਲਕ ਬਣਨ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਛੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਮੌਕਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ।

31. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3(3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇਕਰ ਉਸ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਵਿਕਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਨਿਰਣਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੋ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋ।

32. ਮਿਸਟਰ ਨੈਫਾਡੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਐਮ.ਵੀ. ਐਂਡਰੀਆ ਉਰਸੁਲਾ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨਿਆਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3(4) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਹਾਜ਼ "ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ" ਐਕਟ, 1956

ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਉਸ ਦਾ ਪੂਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ, ਅਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ, ਉਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਸਨ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੈ
ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

33. ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ, 1956 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:
“1. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ
(।) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਭਾਵ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲਾਂ ਜਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ -
xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx
(h) ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਿਚ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ;

34. ਇੱਕ ਹਵਾਲਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਦੇ "ਪਰਮੀਨਾ 3001"8 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:

"ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ "ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀਅਤ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸੀਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਝਾਂਗੇ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣ, ਨਿਪਟਾਉਣ ਜਾਂ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਸਾਡਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਉਸ ਵਿਚਲੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ। ਇਹ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ੇਅਰ. ਸ਼ਬਦ "ਮਾਲਕੀਅਤ" ਸਿਰਲੇਖ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਮੀਕਰਨ "ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ", ਭਾਵੇਂ ਪੂਰਾ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਵੇ, ਸਿਰਲੇਖ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪੂਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਤ ਚਾਰਟਰਰ, ਉਸਦੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਕੋਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ "ਨਹੀਂ ਹੈ" s.4(4) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ "ਉਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀ"।

35. "ਲੀਓਬੋਰਗ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਕਸਪਾਰਟ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਜੱਜ ਨੇ ਟੋਵੇਜ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਬਾਹਰ ਇੱਕ ਟਗ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਏਸਕੋਰਟਿੰਗ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ।
36. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ Epoch Enterrepots v. M.V. ਦੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਤ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ:

37. ਸ੍ਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਐਸ. ਪ੍ਰਤਾਪ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਅੱਗੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਇਹ ਦਰਸਾਏਗਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਹੈ ਪਰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਚਾਰਟਰਰ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਸ ਲਈ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ:
(a) ਮੁਦਈ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ;
(b) ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ;
(c) ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰ; ਅਤੇ
(d) ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਵਿਚ ਜਿੰਮੇਵਾਰ ਧਿਰ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।
38. ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਯੂਸਫ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਇਸ ਨੂੰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਯੂਸਫ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਦਾ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਚਾਰਟਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਪੋਲੀਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐਮ.ਵੀ. ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਉ ਲਿਨ ਮੇਨ ਔਰਜ਼ ॥੧੧॥ ਜਿੱਥੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3(2) ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

(a) ਦੋਵਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇੱਕ ਹੀ ਹੈ।
(ਬੀ) ਜੇਕਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲ (ਲਾਜਿੰਗ) ਨੰਬਰ 772/2008 ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 6.1.2009 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਇਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵੀ ਮਿਤੀ 23.1.2009 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

39. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਸਿਧਾਂਤ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਬੇੜੇ 'ਏ' ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਉਸ ਦੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬੇੜੇ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨੰਗੀ ਕਿਸ਼ਤੀ 'ਤੇ ਹੈ। ਸਾਬਕਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਭਾੜੇ ਦਾ ਚਾਰਟਰ vis-à-vis ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'A'।

40. ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁਕਮ ਸਿਰਫ਼ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਯੂਸਫ਼ ਅਬਦੁਲ ਗਨੀ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ। ਹੁਕਮ ਉਸੇ ਮਿਤੀ ਦੇ ਹਨ, ਯਾਨੀ 10.5.2013, ਜੋ ਕਿ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

41. ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਹੀ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਹੈ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ Epoch Enterrepots12 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇੱਕ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕ੍ਰਿਸਟੋਫਰ ਹਿੱਲ ਦੁਆਰਾ "ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਾਅ" 5ਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ ਜਾਂ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬੈਕਗ੍ਰਾਉਂਡ ਵਿੱਚ ਫਿੱਕਾ ਪੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸਧਾਰਨ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਕੁਆ ਦੀ ਅਖੌਤੀ ਡੀ ਫੈਕਟੋ ਮਲਕੀਅਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੇੜੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੇਤੁਕਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਹੈ।

42. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 1(1)(f) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 3(1)(ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰੇ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਹੱਥ ਨਹੀਂ ਆਏ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਅਤੇ ਡੀ ਫੈਕਟੋ ਮਾਲਕੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਕੇ ਹੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 1(1)(ਆ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੁਨੀਲ ਬੀ. ਨਾਇਕ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤਰਕ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਆਰਟੀਕਲ 1(1)(ਆ) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। .

ਸਿੱਟਾ:

43. ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਸ਼ੀਲ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ।

44. ਅਸੀਂ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸੀ। ਚਾਰਟਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ।

ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਅਗਾਊਂ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਕੇ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ US$ 3,01,50,000 ਵਜੋਂ ਵੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਟਰਰ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਲਕ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਬਾਇਲਰ, ਅਪਰਟੇਨੈਂਸ ਜਾਂ ਸਪੇਸ ਪਾਰਟਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪੁਰਾਣੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ. ਇਹ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਡੀਡ ਸੀ।

45. ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਟਰ ਹਾਇਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ/ਕਾਂਟਰੈਕਟਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਮੂਹ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕੀਤੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇਕਰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਬੇੜਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਉਸ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਪਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਯਿਰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕੀ ਅਧੀਨ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣਗੇ।

46. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਦਾਇਗੀਸ਼ੁਦਾ ਚਾਰਟਰ ਰਕਮ ਲਈ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਇਹ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੋਵੇਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਤਰਲਤਾ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਤਨ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੇਤੰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਕੇ, ਬੇਅਸਰ, ਬੇਅਸਰ, ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਵੀ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਅਰਥ ਅਭਿਆਸ ਵਜੋਂ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

47. ਇਹ ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਨ (ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਾ 37)।

48. ਅਰੇਸਟ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3(2) ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਉਪਰੋਕਤ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਪੋਲੀਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਟਿਡ.13 ਵਿੱਚ ਵੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋਵਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਸਰੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਉਸਨੇ 'ਏ'ਸ਼ਿਪ ਓਨ ਚਾਰਟਰ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਅਸਲ ਮਾਲਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਬੀ' ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਇਕਾਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਦਾਅਵਾ ਝੂਠ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਬਕਾਇਆ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਉਸ ਹਸਤੀ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦਾ ਓਨਾ ਹੀ ਲੈਣਦਾਰ ਹੈ ਜਿੰਨਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ।

49. ਮਿਸਟਰ ਨੈਫਡੇ, ਐਮ.ਵੀ. ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸਿੱਖੇ। Elisabeth & Ors.14 ਨੇ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਾ 21 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਹ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੈਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਬਣ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦਿੱਖ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੈਰ-ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਉਸਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਗਾਰੰਟੀ ਵਜੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

50. ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਨ 'ਤੇ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ [ਕਲਾਜ਼ (f)]। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ (ਐਲ) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਸਵਾਲ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਹੈ - ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਹੜਾ ਹੈ? ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਛਾਣ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਝੂਠੇ ਦਾਅਵੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਛਾਣ ਹੋਵੇ। ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮਾਲਕ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

51. ਇੱਕ ਮਿਸਾਲੀ ਉਦਾਹਰਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਗਾਰਨੀਸ਼ੀ ਆਰਡਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਰੱਖੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਅੰਤਮ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦਾ ਪੈਸਾ ਕਿਸੇ ਗਾਰਨਿਸ਼ੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵੇ ਲਈ, ਇੱਕ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਉਕਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਮਲਕੀਅਤ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੋ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਸਲ ਮਾਲਕੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੀ ਜਿਊਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

52. ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਦੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਜਿੱਥੋਂ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ।

53. ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ" ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ। . ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ.15 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਹ ਦਰਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਨਾ ਤਾਂ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਅਜੇ ਵੀ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਆਪਣੇ ਕਦਮ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਉਪਰੋਕਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ.

54. ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਕਿੰਗਡਮ 10.5.1952 ਨੂੰ ਬ੍ਰਸੇਲਜ਼ ਵਿਖੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਮੇਲਨਾਂ - 'ਸਮੁੰਦਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ' ਅਤੇ 'ਟਕਰਾਅ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ' ਲਈ ਇੱਕ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਬਣ ਗਿਆ। ਆਰਟੀਕਲ 3। ਸਾਬਕਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰ ਇੱਕੋ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ।" ਸੰਦਰਭ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਜਦੋਂ "ਉਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ੇਅਰ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਉਹ ਉਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇੱਕ ਜਹਾਜ ਵਿੱਚ "ਸ਼ੇਅਰ" ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਹਿੰਗੇ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਹਾਜ ਵਿੱਚ ਬੰਨ੍ਹੀ ਪੂੰਜੀ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਅਜਿਹੇ ਸ਼ੇਅਰ ਕਾਫ਼ੀ ਬੇਤਰਤੀਬੇ ਸਨ ਪਰ 19ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੱਧ ਤੱਕ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ 64 ਭਾਗਾਂ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਆਮ ਗੱਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 64ਵੀਂ ਸਦੀ ਤੱਕ ਮਾਲਕੀ ਅਜੇ ਵੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੈ।

ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਲੋੜਾਂ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਰੱਸੀ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਾ, ਆਦਿ ਇੱਕ ਸ਼ੇਅਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸ਼ੇਅਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂ ਵਾਂਗ ਵੇਚੇ ਜਾਂ ਖਰੀਦੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਥੇ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਕੋਲ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਹ "ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪਤੀ" ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੇ ਮਾਲਕ ਸਿਰਫ਼ ਨਕਦ ਨਿਵੇਸ਼ਕ ਸਨ। ਮੁਨਾਫੇ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਸਾਂਝਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਕਲਪ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਵਪਾਰਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ, 1958 ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 25 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 'ਰਜਿਸਟਰ ਬੁੱਕ' ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"25. ਰਜਿਸਟਰ ਬੁੱਕ। ਹਰੇਕ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਬੁੱਕ ਕਹਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕਿਤਾਬ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀਆਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ: ¯

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(ਬੀ) ਸੰਯੁਕਤ ਮਾਲਕਾਂ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ; ਪਰ ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸੰਯੁਕਤ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਈਆਂ ਜਾਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ;

55. ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਕਿੰਗਡਮ ਵੱਲੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋ ਸੰਮੇਲਨਾਂ 'ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨਕ ਸਮਰਥਨ ਦੇਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਨਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ, 1956 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (4) ਵਿੱਚ, ਰੀਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ" ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਨੂੰ ਬੁਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ।

56. ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ. 16 ਵਿਚ ਮਿਸਟਰ ਨੈਫੇਡ ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੀ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਸ਼ਲਾਘਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਡੂੰਘਾ ਅਧਿਐਨ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰਾਬਰਟ ਗੋਫ, ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਆਈ ਕਾਂਗ੍ਰੇਸੋ ਡੇਲ ਪਾਰਟੀਡੋ 17 ਵਿੱਚ ਰਾਏ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਅਸਹਿਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਐਕਟ, 1956 ਦੀ ਧਾਰਾ 3(4) ਦਾ ਅਰਥ। ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਬ੍ਰੈਂਡਨ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਅਸਹਿਮਤੀ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰੈਂਡਨ, ਜੇ. ਨੇ "ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀਅਤ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਕਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੀ ਮਲਕੀਅਤ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ "ਮਾਲਕੀਅਤ" ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਆਪਕ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਰੌਬਰਟ ਗੌਫ, ਜੇ. ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬ੍ਰੈਂਡਨ, ਜੇ. ਦਾ ਤਰਕ ਦਰਜ ਕੀਤਾ:

"ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਜੇ. ਦਾ ਤਰਕ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਹ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ: (1) ਸੈਕਸ਼ਨ 3 (4) ਵਿੱਚ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ" ਸ਼ਬਦ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ: ਜਾਂ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ; ਜਾਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦਾ ਪੂਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ, ਅਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਉਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਸਨ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲਾ ਮਾਲਕ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਦੀ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਅਜਿਹੀ "ਮਾਲਕੀਅਤ" ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ, ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਹੱਦ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਕਸਰ ਮਾਲਕ ਪ੍ਰੋ ਹੈਕ ਵਾਈਸ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। (2) ਕਿਉਂਕਿ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ 1952 ਦੇ ਬ੍ਰਸੇਲਜ਼ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ 1956 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੂੰ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3 ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ। ; ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ, ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਆਪਣੀਆਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਤੋੜਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 (4) ਨੇ ਧਾਰਾ 3 ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਦੋ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੂਜਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਜੋ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਗਲੇ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਾਨ ਸੰਪੂਰਨ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਵੀ। (3) ਹਾਲਾਂਕਿ ਹੇਵਸਨ ਜੇ. ਦ ਸੇਂਟ ਮੇਰਿਲ [1963] ਪੀ. 247 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਬ੍ਰਾਂਡਨ ਜੇ. ਨੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋ ਬਿੰਦੂਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਸਮਝਿਆ। ਪਹਿਲਾਂ, ਹੈਊਸਨ ਜੇ. ਨੂੰ ਬ੍ਰਸੇਲਜ਼ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸੱਦਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸੋਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਦੂਜਾ, ਸੇਂਟ ਮੇਰਿਲ ਵਿੱਚ ਹੇਵਸਨ ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸਰ ਜੌਹਨ ਜੈਕਸਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਬਲੈਂਚ (ਮਾਲਕ) (ਦ ਹੈਪਰ ਨੰਬਰ 66) ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਐਟਕਿੰਸਨ ਦੁਆਰਾ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 1908] ਏ.ਸੀ. 126, 135-136।"

57. ਰੌਬਰਟ ਗੌਫ, ਜੇ. ਫਿਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਕ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਕਿ ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ. 19 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਪੱਖ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣੇ ਲਈ ਇੱਕ ਮੋਸ਼ਨ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਪੱਖਾਂ ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦਾ ਲਾਭ ਸੀ। ਅਤੇ ਰਾਬਰਟ ਗੌਫ, ਜੇ. ਨੇ ਮਿਸਟਰ ਡੇਵਨਪੋਰਟ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮਨਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ:

“ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਡੈਵਨਪੋਰਟ, ਮਮਬੀਸਾ ਲਈ, ਜਿਸਦੀ ਦਲੀਲ ਲਈ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਰਿਣੀ ਹਾਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਨੂੰ ਐਂਡਰੀਆ ਉਰਸੁਲਾ [1973] Q.B. ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ. 265. ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਮਤਲਬ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੇਸ਼ੱਕ ਮੈਂ ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਜੇ. ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ, ਮੈਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ਬਦ "ਲਾਹੇਵੰਦ ਇਸ ਵਿਚਲੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ" ਸਿਰਫ਼ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇੰਨੇ ਚੌੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੂਰਾ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਬ੍ਰਾਂਡਨ ਜੇ. ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹਾਂ, ਮੈਂ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਸਹੀ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਂਡਰੀਆ ਉਰਸੁਲਾ ਇੱਕ ਮੋਸ਼ਨ 'ਤੇ ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ੀ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।
(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

58. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਬਰਟ ਗੌਫ, ਜੇ. ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ:

“ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਪ੍ਰਤੀ ਮੇਰੀ ਪਹੁੰਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ। ਮੈਂ ਕਨੂੰਨ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮੈਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੈਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣਾ ਹੈ, "ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀਅਤ" ਹਨ। ਮੇਰੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ, ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਕੁਦਰਤੀ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੀ ਮਾਲਕੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਿੱਚ ਨਿਹਿਤ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਭਾਂਡੇ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਸ਼ਬਦ, ਦੋ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪਹਿਲਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਜੇ. ਨੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਸਮਝਿਆ

.

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਕੁਦਰਤੀ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥਾਂ 'ਤੇ, ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਕਬਜ਼ਾ ਪੂਰਾ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਹੋਵੇ।

ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਚਾਰਟਰਰ ਦਾ ਨੌਕਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਦਾ ਨਹੀਂ। . ਇਸਦੀ ਤੁਲਨਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਆਮ ਰੂਪ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਬਜ਼ਾ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਮਾਲਕ ਦਾ ਨੌਕਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ: ਵੇਖੋ ਸੀਅ ਐਂਡ ਲੈਂਡ ਸਿਕਿਓਰਿਟੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿਲੀਅਮ ਡਿਕਿਨਸਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ [1942] 2 ਕੇ.ਬੀ. 65, 69–70 ਪ੍ਰਤੀ ਮੈਕਿਨਨ ਐਲ.ਜੇ. ਅਤੇ ਸਕ੍ਰਟਨ ਆਨ ਚਾਰਟਰਪਾਰਟੀਜ਼, 18ਵੀਂ ਐਡੀ. (1974), ਲੇਖ 24-26। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਤੀਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ "ਮਾਲਕ ਪ੍ਰੋ ਹੈਕ ਵਾਇਸ" ਵਜੋਂ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਫਰੇਜ਼ਰ ਬਨਾਮ ਮਾਰਸ਼ (1811) 13 ਈਸਟ 238, 239, ਪ੍ਰਤੀ ਲਾਰਡ ਐਲਨਬਰੋ ਸੀ.ਜੇ., ਦਿ ਲੈਮਿੰਗਟਨ (1874) ਦੇਖੋ। 2 ਐਸ.ਪੀ.ਐਮ.ਐਲ.ਸੀ. 475, 478, ਪ੍ਰਤੀ ਸਰ ਰਾਬਰਟ ਫਿਲਿਮੋਰ, ਅਤੇ ਦ ਤਸਮਾਨੀਆ (1888) 13 ਪੀ.ਡੀ. 110, 118, ਪ੍ਰਤੀ ਸਰ ਜੇਮਸ ਹੈਨਨ ਪੀ.; ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜੋ "ਸਮੇਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ:" ਵੇਖੋ ਸੈਂਡੇਮੈਨ ਬਨਾਮ ਸਕਰ (1866) ਐਲ.ਆਰ. 2 ਕਿਊ.ਬੀ. 86, 96, ਪ੍ਰਤੀ ਕਾਕਬਰਨ ਸੀ.ਜੇ.; ਜਾਂ "ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਮਲਕੀਅਤ" ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ: ਲਾਰਡ ਐਟਕਿੰਸਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦ ਹੋਪਰ ਨੰਬਰ 66 [1908] ਏ.ਸੀ. 126, 136 ਦੇਖੋ। ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਭਾਸ਼ਾ ਅੱਜ ਬਹੁਤ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਹੈ; ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਸਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੁਭਾਅ ਨੂੰ ਭੇਸ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵੱਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਹੋਰ ਵੀ ਜਾਣਦਾ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ" ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ "ਭਾਂਡੇ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ" ਵਜੋਂ ਘੱਟ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹਵਾਲਾ "ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਆਦਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ" ਮੇਰੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹੈ; ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਬਦ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਹੀ ਢੁਕਵੇਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਆਮ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਨਾ ਕਿ ਕਬਜ਼ਾ ਜੋ ਕਿ ਨਿਯੰਤਰਣ ਉੱਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਂਡੇ ਨਾਲ ਸਰੀਰਕ ਸਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸਦਾ ਭਾਂਡੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਰਤੋਂ ਹੈ; ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਕੋਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੈਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਕੁਦਰਤੀ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਦਾ ਹਾਂ; ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮੈਂ ਕਨੂੰਨ ਦੇ ਹੋਰ ਸੰਦਰਭਾਂ ਨੂੰ "ਮਾਲਕੀਅਤ" — ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 1 (1) (ਏ) — ਜਾਂ "ਸਹਿ-ਮਾਲਕ" — ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 1 (1) (ਬੀ) — ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਦਾ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਕਰਾਂਗਾ। ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ. ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੇ ਭਾਗ V ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਸਕਾਟਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 47 (1) (ਬੀ), ਦੀ ਮੰਗ ਹੈ ਕਿ "ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ।" ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ, ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹਾਂ: ਵੇਖੋ ਦਿ ਏਸਰਸ਼ੇਮ [1976] 1 ਡਬਲਯੂ.ਐਲ.ਆਰ. 430, 436 ਪ੍ਰਤੀ ਲਾਰਡ ਡਿਪਲੋਕ, ਮੇਰੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 (4) ਸਿਰਲੇਖ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਸ਼ਬਦ "ਲਾਭਕਾਰੀ" ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਵਿਲੱਖਣ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।"

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

"ਇਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੈਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ "ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀਅਤ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ; ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਲੋਮੋਨ ਬਨਾਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਅਤੇ ਆਬਕਾਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ [1967] 2 Q.B. ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ। 116, ਪੋਸਟ ਆਫਿਸ ਬਨਾਮ ਐਸਟਿਊਰੀ ਰੇਡੀਓ ਲਿਮਿਟੇਡ [1968] 2 ਕਿਊ.ਬੀ. 740 ਅਤੇ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਹਾਊਸ ਆਫ਼ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਐਸਚਰਸ਼ੇਮ [1976] 1 ਡਬਲਯੂ.ਐਲ.ਆਰ. 430, ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਕੇਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣਾ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ, ਬ੍ਰੈਂਡਨ ਜੇ. ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਆਦਰ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਮੈਂ ਸੰਮੇਲਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦਾ ਹਾਂ। ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3 (ਸਮੁੰਦਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ 1952) ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

"(1) ਇਸ ਲੇਖ ਅਤੇ ਆਰਟੀਕਲ 10 ਦੇ ਪੈਰਾ (4) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਖਾਸ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਜੋ ਸੀ. , ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ, ਖਾਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਭਾਵੇਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੇ; ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ, ਉਸ ਖਾਸ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 1, (1), (ਓ), (ਪੀ) ਜਾਂ (ਕਿਊ), (ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 2) ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰ ਇੱਕੋ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ...

(4) ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰਰ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਰ, ਇਸ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਪਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਪੈਰੇ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹਾਂ, ਆਰਟੀਕਲ 3 (1), ਜੋ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 3 (4) ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਲਈ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਖਾਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ (ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ।) ਕੋਈ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਖਾਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਲਈ ਮਿਸਟਰ ਅਲੈਗਜ਼ੈਂਡਰ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੈਂ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥਾਂ ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹਾਂ, ਅਰਥਾਤ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ; ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਆਰਟੀਕਲ 3 (2) ਵਿੱਚ ਮਲਕੀਅਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 3 (4), ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਨੁਛੇਦ 3 (1) ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੌਤ ਦੇ ਕੇਸ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਪਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ ਚਾਰਟਰਰ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਇਹ ਵੇਖਣ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਆਰਟੀਕਲ 3 (4) ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ 1956 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਡਰਾਫਟਮੈਨ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 (1) ਅਤੇ (2) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਹ "ਲਾਹੇਵੰਦ" ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਣ ਦੇ ਜੋੜ ਦੁਆਰਾ "ਮਾਲਕੀਅਤ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਚਿੰਤਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਥਾ ਦਾ ਲੇਖਾ ਜੋਖਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੋ ਕਿ ਦੂਜੇ ਦੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ।" (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

59. ਸਾਨੂੰ ਰੌਬਰਟ ਗੋਫ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ । Congreso Del Partido20 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਐਕਸਟਰੈਕਟ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਬਜ਼ਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੰਪੂਰਨ ਅਤੇ ਜੋ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਹੱਦ ਹੋਵੇ, ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਦਰਜਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗਾ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ "ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਰਤੋਂ" ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ" ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। 1956 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਲਾਹੇਵੰਦ" ਸ਼ਬਦ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਇੰਸਟੀਚਿਊਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਦੂਜੇ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਘਰੇਲੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ ਹੈ।

60. "ਫਾਦਰ ਟੇਮਜ਼" 21 ਵਿੱਚ ਸ਼ੀਨ ਜੇ. ਨੇ ਵੀ ਮੇਡਵੇ ਡਰਾਈਡੌਕ ਐਂਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਆਈ ਕਾਂਗ੍ਰੇਸੋ ਡੇਲ ਪਾਰਟੀਡੋ 23 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ "1956 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲਾ ਵਾਕੰਸ਼ ਇੱਕ ਮੋਤ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। .

61. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੇ ਚੋਂਗ ਜਿਨ, ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਕੋਰਟ ਆਫ ਅਪੀਲ ਦੇ ਸੀ.ਜੇ. ਨੇ “ਪਰਮੀਨਾ 3001” 24 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹੋ ਜਿਹਾ ਵਿਚਾਰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜੋ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚਲੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

62. ਕੈਨੇਡਾ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਅਪੀਲ ਨੇ ਕੈਨੇਡੀਅਨ 'ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਐਕਟ 1985' ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ "ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਆਯਾਤ 'ਤੇ ਵੀ ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮਾਉਂਟ ਰਾਇਲ/ਵਾਲਸ਼ ਇੰਕ. ਬਨਾਮ ਸ਼ਿਪ ਜੇਨਸਨ ਸਟਾਰ ਏਲ ਅਲ, 25 ਮਾਰਸੀਓ, ਜੇ, ਬੈਂਚ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲਿਖਦੇ ਹੋਏ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਮੱਸਿਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਮੰਨ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦਾ ਮਤਲਬ 'ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ' ਦੇ ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੋਤ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ s-s ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 43(3) ਯੋਗਤਾ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦ 'ਲਾਹੇਵੰਦ' ਦਾ ਅਰਥ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਮਾਲਕ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੈਜ਼ ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਿਰਲੇਖ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੈਜ਼ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਫ੍ਰੈਂਚ ਅਨੁਸਾਰੀ ਸ਼ਬਦ 'ਪ੍ਰੋਪਰਾਈਟੇਅਰ' ਵੀ ਬਰਾਬਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਮੋਤ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਹਨ.... ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸਮੀਕਰਨ 'ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ' ਨੂੰ ਇੱਕ ਹਿਦਾਇਤ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਮਾਲਕੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ, ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਖੋਜ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰ ਤੋਂ ਪਰੇ ਦੇਖਣ ਲਈ।

ਪਰ ਅਜਿਹੀ ਖੋਜ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸਦਾ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲਾ ਹਿੱਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਇਸਨੂੰ ਦੇਖਦਾ ਹਾਂ, ਦ ਸਮੀਕਰਨ 'ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ' ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਵਿਚੋਲੇ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਟਰੱਸਟੀ, ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਏਜੰਟ। ਫ੍ਰੈਂਚ ਅਨੁਸਾਰੀ ਸਮੀਕਰਨ 'ਵੈਰੀਟੇਬਲ ਪ੍ਰੋਪਰਾਈਟੇਅਰ' ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ।

63. ਐਂਟਾਰੇਸ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਸ਼ਿਪ 'ਕੈਪ੍ਰਿਕੋਰਨ' ਐਟ ਅਲ. 26 ਵਿੱਚ ਕੈਨੇਡਾ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਪੈਰਾ 15 ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ:

“ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਤਿੰਨ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਤਬਾਦਲੇ ਦੁਆਰਾ, ਟ੍ਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਬਿਲਡਿੰਗ ਦੁਆਰਾ। ਤਬਾਦਲੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਦੁਆਰਾ ਗ੍ਰਹਿਣ ਕਰਨਾ ਵਿਧਾਨਿਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਮਾਰਤ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਰਜਿਸਟਰਡ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੀ ਮਾਲਕੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵੈਸਟ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਵੇ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ; ਜੇਕਰ ਗੈਰ-ਰਜਿਸਟਰਡ, ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ।" (ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

64. 1956 ਐਕਟ ਦਾ ਉੱਤਰਾਧਿਕਾਰੀ 1981 ਦਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਐਕਟ ਹੈ। ਯੂ.ਕੇ. ਦੇ ਉਸ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 21(4) ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਰੌਬਰਟ ਗੌਫ, ਜੇ. ਦੀ ਚਰਚਾ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ:

"21. (4) ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ
20(2)(e) ਤੋਂ (r), ਜਿੱਥੇ (a) ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (ਬੀ) ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ ("ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਅਕਤੀ") ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਚਾਰਟਰਰ, ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ, , ਰੈਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ (ਕੀ ਦਾਅਵਾ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ –

i) ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼, ਜੇਕਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਮਾਲਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਆਦਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸਦਾ ਚਾਰਟਰਰ ਹੈ; ਜਾਂ

(ii) ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿਚਲੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

65. ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਹੈ।

66. ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਹੁਣ 1999 ਦੇ ਅਰੇਸਟ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋਏ, ਆਰਟੀਕਲ 1 ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਜਹਾਜ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਦਾਅਵਾ। "ਜਹਾਜ" ਦਾ ਅਰਥ 16 ਟਰਾਲਰ ਜਾਂ ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ ਹੋਵੇਗਾ ਨਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਜਹਾਜ਼। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 3 ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ (ਇਹ ਲੇਖ ਪੈਰਾ 25 ਤੋਂ 27 ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉਪਰੋਕਤ), ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ (ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ) ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਜੋ, ਜਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ। ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ, ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਚਾਰਟਰਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ 16 ਟਰਾਲਰ ਜਾਂ ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਲਾਭਦਾਇਕ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਟਰਾਲਰ ਅਤੇ ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

67. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 2017 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 5(ਬੀ) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"5. ਰੈਮ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ।—(1) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੇੜੇ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ ਉਹ-

xxxx xxxx xxxx xxxx xxxx

(ਬੀ) ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਾ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ; ਜਾਂ"

68. ਉਪਰੋਕਤ 1999 ਦੀ ਕਨਵੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 3 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਇਤਫਾਕ ਨਾਲ ਬਿੱਲ 21.11.2016 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 10.3.2017 ਅਤੇ 24.7 ਨੂੰ ਲੋਕ ਸਭਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। .2017 ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਇਹ 9.8.2017 ਨੂੰ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਅਜੇ ਵੀ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਘਟਨਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਸਮੀਕਰਨ "ਜਹਾਜ", "ਮਾਲਕ" ਅਤੇ "ਮੌਤ ਚਾਰਟਰਰ", ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 16 ਟਰਾਲਰ ਅਤੇ ਓਰੀਅਨ ਲਕਸ਼ਮੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਰਿਫਲੈਕਟ ਜੀਓਫਿਜ਼ੀਕਲ ਦੁਆਰਾ।

69. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਨਾ ਤਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

70. ਉਪਰੋਕਤ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

71. ਮਿਤੀ 17.5.2013 ਦਾ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਭੰਗ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਤੇ ਇਕੱਤਰ ਹੋਏ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਰਕਮ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ।

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 ਲਾਗੂਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



ADITYA MAHAJAN ADVOCATE