[2019] 17 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 856

ਮਹਾਨ ਈਸਟਰਨ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 3383/2004)

04 ਦਸੰਬਰ, 2019

[ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਐੱਮ. ਆਰ. ਸ਼ਾਹ ਅਤੇ ਬੀ. ਆਰ. ਗਾਵੀ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਕਰਨਾਟਕ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1957:

ਐਸ. 5ਸੀ ਆਰ/ਡਬਲਯੂ. ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ ਆਰਟੀਕਲ.366 (29A) (d)-ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ-ਕੰਪਨੀ (ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ) ਦੁਆਰਾ ਮੰਗਲੌਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ-ਮਾਲ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। 5ਐਕਟ ਦਾ ਸੀ-ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਸਨ-ਇਸ ਆਧਾਰ' ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰੋ ਕਿ ਐਕਟ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਫੈਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ-ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ-ਫੈਸਲਾਃ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ,

ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਆਰਟੀਕਲ.366 (29A) (d) r/w ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 5ਸੀ ਜਾਂ ਐਸ. 2(ਜੇ) ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ-ਸੱਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ, ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ-ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ-ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੱਟੀ ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਹੱਦ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ-ਆਰਟੀਕਲ.366 (29A) (ਡੀ)।

ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ ਨੇ

ਰੱਖਿਆਃ 1.1 ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਪੂਰਵ-ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਮਾਲਕੀ ਸਬੰਧੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ। ਨੰਗੀ ਕਿਸ਼ਤੀ ਉੱਤੇ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ/ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦਾ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਲੈਣਾ। ਜੇ ਉਹ ਟੱਗ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਪੈਣਗੇ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟੱਗ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਮੈਨਨਿੰਗ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ

ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ' ਤੇ ਟੱਗ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 22] [873-ਬੀ-ਡੀ]

1.2 ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ, ਅਨੁਲਗ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਡ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਟੋਇੰਗ, ਡੌਕਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਡੌਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਜੋ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼, ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲਾਗਤ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇੱਥੇ ਚਾਰਟਰਰ ਵਜੋਂ ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ, ਪਾਣੀ, ਬਿਜਲੀ, ਪੋਰਟ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਵਿਰੋਧੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸਾਰੇ ਕੱਪੜੇ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਖਰਚੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪੂਰੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਬੋਝ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 27] [882-D-F]

1.3 ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ (ਅਨੁਲਗ I) ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲ

ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। 'ਲੈੱਟ' ਸਮੀਕਰਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ "ਨਿਪਟਾਰੇ" ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸਾਰੇ ਕੱਪੜੇ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ, ਬੋਝ ਅਤੇ ਡੈਕ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾ ਕੇ, ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ, ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਸਟਾਫ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਂਡਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ, ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 33] [884-C-F]

1.4 ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਆਗਿਆ/ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ

ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਮਝੌਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 366 (29ਏ) (ਡੀ), ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਵਿੱਚ 'ਵਿਕਰੀ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 34] [884-G-H; 885-A]

1.5 ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤੱਤ ਅਤੇ ਨਾਮਾਤਰ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਉਦੋਂ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਤਬਾਦਲੇ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਆਗਿਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ/ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। [ਪੈਰਾ 37] [888-F-G] A

1.6 ਅਦਾਲਤ 'ਕਿਰਾਏ', 'ਕਿਰਾਏ', 'ਸਪੁਰਦਗੀ' ਅਤੇ 'ਮੁੜ-ਸਪੁਰਦਗੀ' ਵਰਗੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਰਹੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤਾਂ' ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈ ਰਹੀ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ' ਤੇ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਦਾਲਤ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29 ਏ) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੇਵਾ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 43] [897-ਐਚ; 898-ਏ-ਸੀ]

1.7 ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਚਾਲਕ ਦਲ ਜਾਂ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਚਾਰਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਵਪਾਰਕ ਸਾਹਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਲਈ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ ਅਤੇ ਬੋਝ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 52] [904-ਸੀ-ਡੀ]

1.8 ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਸੇਵਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸੁਪਰ-ਚੈੱਕ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਅਸਲ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ

ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 53] [904-E-F]

1.9 ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਐੱਸਐੱਸ ਦੁਆਰਾ। 4, 6 ਅਤੇ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ 8, ਜੋ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਇਸ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ/ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਦਿ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਮਲਕੀਅਤ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਕੇ ਮਾਲਕ ਬਣਨਾ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਤੱਥ ਦੁਆਰਾ ਕਿ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਿੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਮੰਗੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਬਦਲਣ 'ਤੇ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। [ਪੈਰਾ 55] [905-ਸੀ-ਈ]

1.10 ਇਸ ਲਈ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਰਨਾਟਕ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 68] [916-ਸੀ]

ਭਾਰਤ ਸੰਚਾਰ ਨਿਗਮ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਏ. ਐਨ. ਆਰ. ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ

ਇੰਡੀਆ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ਨਮੁਘਵਿਲਾਸ ਕਾਜ਼ੂ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਹੋਰ। , (1990) 3 ਐੱਸਸੀਸੀ 481: [1990] 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 884-'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

ਏ. ਪੀ. ਅਤੇ ਏ. ਐੱਨ. ਆਰ. ਬਨਾਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਇਸਪਾਤ ਨਿਗਮ ਲਿਮਟਿਡ ,

(2002) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 314-ਵਿਲੱਖਣ.

ਡੀ. ਐੱਲ. ਐੱਫ. ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਐੱਨ. ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਟਾਊਨ ਐਂਡ ਕੰਟਰੀ ਪਲਾਨਿੰਗ ਵਿਭਾਗ, ਹਰਿਆਣਾ ਅਤੇ ਹੋਰ। ,

ਬਨਾਮ ਗੋਸਾਲੀਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ , (1978) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 23: [1978] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 943; ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ. ਆਰ. ਐੱਸ. ਟੀਵੀ. ਐੱਸਾਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ , (2012) 47 ਵੀਐੱਸਟੀ 209 (ਮੈਡ.)-ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਰੀ ਵਿੱਚਃ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪ੍ਰਤੀਭੂਤੀਆਂ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਵਿਲੀਅਮ ਡਿਕਨਸਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ। ਐਲਰਸਫੋਰਡ, (1942) 2 ਕੇ. ਬੀ. 65; ਸਕੈਂਡੇਨੇਵੀਅਨ ਟਰੇਡਿੰਗ ਟੈਂਕਰ ਕੰਪਨੀ ਏ. ਬੀ. ਵੀ. ਫਲੋਟਾ ਪੈਟ੍ਰੋਲੇਰਾ ਇਕੁਆਟੋਰੀਆਨਾ, (1983) 2 ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 253; ਪੋਰਟ ਲਾਈਨ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ. ਬੇਨ ਲਾਈਨ ਸਟੀਮਰਜ਼, ਲਿਮਟਿਡ (1958) 1 ਏ. ਈ. ਆਰ. 787; ਟੋਰਵਾਲਡ ਕਲੇਵੇਨੇਸ ਏ/ਐਸ ਬਨਾਮ ਅਰਨੀ ਮੈਰੀਟਾਈਮ

ਸਨਫੋਨ, ਸਕਿਬਸਾਕਸਜੇਸੇਲਸਕੇਪੇਟ ਬਰਗੇਹਸ ਅਤੇ ਸਿਗ। ਬਰਜੇਸਨ ਡੀ. ਵਾਈ. ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਕਾਵਾਸਾਕੀ ਕਿਸੇਨ ਕੈਸ਼ਾ ਲਿਮਟਿਡ (1975) 1 LLR 422; ਹੁੰਡਈ ਮਰਚੈਂਟ ਮਰੀਨ ਕੰਪਨੀ

ਲਿਮਟਿਡ v. ਗੋਸੂਰੀ ਚਾਰਟਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (1991) 1 LLR 100 – ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹੈਲਸਬਰੀਜ਼ ਲਾਅਜ਼ ਆਫ਼ ਇੰਗਲੈਂਡ, 4th ਐਡੀਸ਼ਨ, ਵਾਲੀਅਮ. 43 - ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

2. ਆਰਟੀਕਲ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੱਤਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ, ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਨੇ ਰਸਮੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਸਥਿਤ ਹਨ, ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਮਾਲ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਝੌਤੇ ਉੱਤੇ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦਾ ਸਥਾਨ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 57,58] [905-G-H; 908-G-H; 909-B-C]

ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ, (2000) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 12: [2000] 1 ਸਪਲਾਇਰ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 120 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਅਗਰਵਾਲ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1999) 9 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 182: ਓਡੀਸ਼ਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਏਸ਼ੀਆਈ ਗੈਸਾਂ

ਲਿਮਟਿਡ , (2007) 5 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 766: [2007] 6 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1182-ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

3. ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਤੱਟੀ ਰਾਜ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਤੀਜੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਭੂ-ਭਾਗ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਹੱਦ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ 12 ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲ ਤੱਕ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅਧਾਰ ਰੇਖਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 297 ਉੱਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ 7ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੂਚੀ । ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 25 ਤੋਂ 27 ਅਤੇ 30, ਸੂਚੀ III. ਦੀ ਐਂਟਰੀ 32, ਭਾਵ ਸਮਵਰਤੀ ਸੂਚੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਫਿਸ਼ਿੰਗ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ), 7ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਰਾਜ ਸੂਚੀ II. ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 13 ਅਤੇ 21 ਅਤੇ ਸੂਚੀ II. ਦੀ ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ ਐਂਟਰੀ 21 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਉੱਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪਰ, ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੱਕ ਨਤੀਜਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਤੱਟੀ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਜਵਾਬ ਦਾਖਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਟਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਿੱਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਹੈ, ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 63-65] [914-ਐਚ; 915-ਏ-ਈ]

ਬਲਿਰਾਮ ਵਾਮਨ ਹਿਰੈ ਬਨਾਮ ਜਸਟਿਸ ਬੀ. ਲੈਂਟਿਨ, (1988) 4

ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 419: [1988] 2 ਪੂਰਕ. ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 942; ਪੀ. ਟੀ. ਰਾਜਨ ਬਨਾਮ ਟੀ. ਪੀ. ਐਮ. ਸਾਹਿਰ (2003) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 498: [2003] 4 ਪੂਰਕ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 84- ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[1988] 2 ਪੂਰਕ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 942 ਪੈਰਾ 14 [2003] 4 ਸਪੱਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪੈਰਾ 14 [2006] 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 823 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 84 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰੋ ਪੈਰਾ 35

[2010] 15 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 85 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 38

(2002) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 314 ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪੈਰਾ 39

[1990] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 884 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰੋ ਪੈਰਾ 40

[1978] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 943 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 41

(2012) 47 ਪੈਰਾ 42 (1942) 2 KB 65 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

VST 209 (ਮੈਡ.) ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 44

(1983) 2 ਐਲ. ਐਲ. ਆਰ. 253 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 45

(1958) 1 ਏ ਈ ਆਰ 787 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 46

(1993) 2 ਐਲ. ਐਲ. ਆਰ. 335 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 47

(1975) 1 ਐੱਲਐੱਲਆਰ 422 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 48

(1991) 1 ਐੱਲਐੱਲਆਰ 100 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 49

(1999) 9 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 182 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 60

[2007] 6 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1182 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਪੈਰਾ 61

[2000] 1 ਪੂਰਕ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 120 ਨੇ ਪੈਰਾ 57 ਏ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ।

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾਃ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 3383/2004 ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਬੰਗਲੌਰ ਦੇ 1999 ਦੇ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5526 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ। ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਐੱਸ. ਜੀ., ਬਾਲਾਜੀ ਸ੍ਰੀਨਿਵਾਸਨ, ਏ. ਏ. ਜੀ., ਅਰਵਿੰਦ ਪੀ. ਦਾਤਾਰ, ਮੋਹਨ ਪਰਾਸਰਨ, ਅਰਿਜੀਤ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਤ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ। , ਅਮਰ ਦਵੇ, ਮਹੇਸ਼ ਅਗਰਵਾਲ, ਰਿਸ਼ੀ ਅਗਰਵਾਲ, ਅੰਸ਼ੁਮਨ ਸ੍ਰੀਵਾਸਤਵ, ਪਾਰੁਲ ਸ਼ੁਕਲਾ, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਦੇਵਿਕਾ ਮੋਹਨ, ਰੋਹਨ ਤਲਵਾੜ, ਈ. ਸੀ. ਅਗਰਵਾਲ, ਕਾਨੂ ਅਗਰਵਾਲ, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਵੀ. ਐੱਨ. ਰਘੂਪਤੀ, ਆਦਿੱਤਿਆ ਭੱਟ, ਜਾਵੇਦੁਰ ਰਹਿਮਾਨ, ਰਾਜੇਸ਼ ਇਨਾਮਦਾਰ, ਪਰੀਕਸ਼ਿਤ ਪੀ. ਅੰਗੜੀ, ਅਸ਼ਵਿਨ ਜੀ. ਰਾਜ, ਮਾਨੇਂਦਰ ਪਾਲ ਗੁਪਤਾ, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਾਲੀ ਭਸੀਨ, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਹੇਮੰਤਿਕਾ ਵਾਹੀ, ਨਿਸ਼ਾਂਤ ਰਾਮਕੰਤਰਾਓ ਕਟਨੇਸ਼ਵਰਕਰ, ਅਨੂਪ ਕੰਦਰੀ, ਜੀ. ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਜਿਸ਼ਨੂ ਐੱਮ. ਐੱਲ. , ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਬੀਨਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਏ. ਜਸਵੰਤੀ, ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਪੀ. ਮਿੱਤਰਾ, ਕੇ. ਵੀ. ਵਿਜੈ ਕੁਮਾਰ, ਪੀ. ਵੈਂਕਟ ਰੈੱਡੀ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਕੁਮਾਰ ਤਿਆਗੀ, ਪੀ. ਸ੍ਰੀਨਿਵਾਸ ਰੈੱਡੀ, ਮੈਸਰਜ਼ ਵੈਂਕਟ ਪਲਵਾਈ

ਲਾਅ ਐਸੋਸੀਏਟਸ, ਸ਼ਿਬਾਸ਼ੀਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਐੱਸ. ਦੇਬਬ੍ਰਤ ਰੈੱਡੀ, ਚੰਦਨ ਕੁਮਾਰ ਮੰਡਲ, ਸੁਹਾਨ ਮੁਖਰਜੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਸਥਾ ਸ਼ਰਮਾ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨਚੰਦਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਾਜਲ ਦਲਾਲ, ਪ੍ਰਾਸਤੁਤ ਦਲਵੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡਿੰਪਲ ਨਾਗਪਾਲ, ਨਵੀਨ ਕੁਮਾਰ, ਮੈਸਰਜ਼ ਪੀ. ਐੱਲ. ਆਰ. ਚੈਂਬਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਮੇਰੂਸਾਗਰ ਸਾਮੰਤਰਾਏ, ਕੇ. ਲੁਇਕਾਂਗ ਮਿਸ਼ਡੇਲ, ਜੀ. ਐੱਨ. ਰੈੱਡੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਜਾਤਾ ਬਾਗਡ਼ੀ, ਟੀ. ਵਿਜੈ ਭਾਸਕਰ ਰੈੱਡੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡੀ. ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ, ਅਨਿਰੁਧ ਪੀ. ਮੇਈ, ਵਕੀਲ। ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ. ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.

1. ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਮਿਤੀ 1 ਦੇ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਨਾਲ ਪਡ਼੍ਹੇ ਗਏ ਕਰਨਾਟਕ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1957 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਕੇਐਸਟੀ ਐਕਟ") ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਦ ਗ੍ਰੇਟ ਈਸਟਰਨ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਨੇ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਉੱਤੇ ਸਵਾਲ ਚੁੱਕਿਆ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲ ਇੱਕ ਟੱਗ (ਟੋਇੰਗ ਵੈਸਲ, ਅਰਥਾਤ "ਕੁਮਾਰੀ ਤਾਰਿਣੀ") ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਈ

8.1.1998 'ਤੇ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ। ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਟੱਗ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ।

3. ਆਮਦਨ ਕਰ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮਿਤੀ 08.06.1998 ਦੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਮਝੌਤੇ' ਤੇ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਮਿਤੀ 26.06.1998 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਟੱਗ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਸੀ। ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 28.12.1998 ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਦਾ ਆਖਰੀ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਉਹ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 (2) (ਏ. ਏ. ਏ. ਏ.) ਤਹਿਤ ਕੰਪਨੀ ਵਿਰੁੱਧ ਚਾਰਜਸ਼ੀਟ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੋਣਗੇ। ਆਮਦਨ ਕਰ (ਵਪਾਰਕ ਟੈਕਸ) ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੁੱਛੇ ਗਏ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਉਹ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਤਹਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹਨ।

4. ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦੇ ਭੂ-ਭਾਗ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਫੈਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਾਜ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਵੀ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ

ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਜਲ ਖੇਤਰ ਉੱਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੀ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਟੱਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

5. ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਰਵਿੰਦ ਦਾਤਾਰ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 08.01.1998ਮਿਤੀ ਦਾ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤਾ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਸੇਵਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸੀ। ਇਹ ਠੇਕਾ ਰੁਪਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੱਗ ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਲੈਣ ਲਈ ਹੈ। 1.50 ਲੱਖ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ। ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸਮੀਕਰਨ 'ਸੇਵਾ' ਹੈ। ' ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿੱਚ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ 'ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ' ਅਤੇ 'ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ' ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ। ' ਲੀਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਾਇਦਾਦ ਵਿੱਚ ਵਿਆਜ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ, ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਸ਼ੁੱਧ ਸੇਵਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਵਜੋਂ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਚਾਰਟਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਚਾਰਟਰ ਤਿੰਨ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ (ਏ) ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ, (ਬੀ) ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਜਾਂ ਡੈਮਿਸ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ, ਅਤੇ (ਸੀ) ਵੋਏਜ ਚਾਰਟਰ। ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਵਿੱਚ, ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ, ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ

ਸਪੁਰਦਗੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਕ ਹੈ, ਅਤੇ ਟੱਗ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਕਬਜ਼ਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਜਾਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਹੈ, ਲੀਜ਼ ਨਹੀਂ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ, ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਬਾਰੇ ਸਕ੍ਰੂਟਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

6. ਸ੍ਰੀ ਦਾਤਾਰ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟੱਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਟੱਗ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਲੈ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤੀਆ ਵਰਤੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ 7 ਵਿੱਚ 'ਪੋਰਟ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਾਰੇ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਮਿਆਰੀ ਸ਼ਬਦ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਜਾਂ ਵਿੱਤੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ; ਬੀਮਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਲਈ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮਾਲਕ ਆਪਣੀ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ, ਜੈਟੀ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮਾਲਕ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਗੁਆਇਆ ਹੈ।

7. ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਸਹੀ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਬੇਤੁਕਾ

ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ' ਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਸਿੱਧੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਗੜਬੜ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8. ਸ੍ਰੀ ਦਾਤਾਰ ਨੇ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ 100 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ, ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਠੋਸ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਚਾਰਟਰਰ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਚਾਰਟਰਿੰਗ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਭੁਗਤਾਨ 'ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਠੋਸ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ' ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ' ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਸੰਸਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ।

9. ਸ੍ਰੀ ਦਾਤਾਰ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਸਿਰਫ ਸੰਸਦ ਹੀ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 246 (4) ਦੇ ਤਹਿਤ,

ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 286 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸੰਸਦ ਮਾਲ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿੱਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਸਪਲਾਈ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਭਾਵੇਂ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਰਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਕੋਈ ਸਾਰਥਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉੱਚੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਉੱਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ।

10. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਰਟੀਕਲ 297 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟੈਰੀਟੋਰੀਅਲ ਵਾਟਰਸ, ਕੰਟੀਨੈਂਟਲ ਸ਼ੈਲਫ, ਐਕਸਕਲੂਸਿਵ ਇਕਨਾਮਿਕ ਜ਼ੋਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜ਼ੋਨ ਐਕਟ, 1976 (ਐਕਟ 1976) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਕਰਨਾਟਕ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਡਾ. ਅੰਬੇਡਕਰ ਦੇ ਭਾਸ਼ਣ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚਾ ਖੇਤਰੀ ਜਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਸੰਘ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਸੂਚੀ II ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ 21 ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ "ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ" ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਤੱਕ ਮੱਛੀ ਫੜ੍ਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਸੂਚੀ । ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੁਆਰਾ ਫਿਰ ਤੋਂ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ ਐਂਟਰੀ 21, ਸੂਚੀ II ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੰਘ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਕਰਨਾਟਕ ਮਰੀਨ ਅਤੇ ਫਿਸ਼ਿੰਗ (ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1986 (1986 ਦਾ ਐਕਟ) ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 21 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1986 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਸੂਚੀ 2 ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ 21 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਜੇ)

ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਕਰਨਾਟਕ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਰਾਜ ਆਪਣੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ 12 ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ; ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਹਰੇਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਜ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀ-। ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸੰਸਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

11. ਸ੍ਰੀ ਦਾਤਾਰ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚੀ-2 ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਅਧਾਰ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਹੈ। ਭਾਵ, ਖੇਤਰੀ ਜਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਸੂਚੀ । ਦੇ 25 ਤੋਂ 27 ਤੱਕ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਮੁੱਚਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਉਦਯੋਗ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਸੰਸਦ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸੂਚੀ-। ਦੀ ਐਂਟਰੀ 27 ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮਝੌਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਟੈਰੀਟੋਰੀਅਲ ਵਾਟਰ ਐਕਟ, 1976 ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਬੇਸ-ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ 24 ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਨੇੜਲਾ ਜ਼ੋਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਨੇੜਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਬਾਰੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿੱਤੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਟੈਰੀਟੋਰੀਅਲ ਵਾਟਰ ਐਕਟ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ, ਭਾਵ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 20 ਵੇਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੈਂਚੁਰੀ ਫਾਇਨਾਂਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ, 2000 (6) ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 12 ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਕਿ ਕਿਹੜਾ ਰਾਜ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ,

ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਉੱਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਸ ਕੋਲ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਹ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਿਰਫ਼ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਉੱਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਉੱਤੇ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਜਾਂ ਉੱਚੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਸਮਝੌਤੇ ਉੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਣ।

12. ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਪਰਾਸਰਨ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਦੱਸਿਆ ਹੈ। ਸਮਝੌਤਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੈ

ਨਿਊਯਾਰਕ ਪ੍ਰੋਡਿਊਸ ਐਕਸਚੇਂਜ (ਐੱਨ. ਵਾਈ. ਪੀ. ਈ.) ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਜੋ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਾਂ ਲਈ ਸਟੈਂਡਰਡ ਫਾਰਮ ਹੈ। ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ ਇੱਕ ਬੇਅਰਬੋਟ ਕਮ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਬੀ. ਐੱਸ. ਐੱਨ. ਐੱਲ. ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ (2006) 3 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 1 ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਗੁਣਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਗਾਇਬ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਡੀ. ਐੱਲ. ਐੱਫ. ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਲਿਮਟਿਡ ਦਾ ਵੀ

ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਟਾਊਨ ਐਂਡ ਕੰਟਰੀ ਪਲਾਨਿੰਗ ਵਿਭਾਗ, ਹਰਿਆਣਾ, (2010) 14 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 1. ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਡਿਲਿਵਰੀ ਅਤੇ ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ ਵਰਗੇ ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਕੰਪਨੀ ਉੱਤੇ ਕੁੱਝ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਇਹ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਟੱਗ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ, ਨਿਯੰਤਰਿਤ, ਚਲਾਇਆ, ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟੱਗ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਟੱਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ।

13. ਸ੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਪਰਾਸਰਨ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਜ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ। ਇੱਕ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲਕ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ' ਤੇ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਵਿੱਚ, ਮਾਲਕ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਚਾਲਕ ਦਲ ਅਤੇ ਬੰਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਹਿਮਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ' ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ "ਸਿੰਗਲ ਭੁਗਤਾਨ"। " ਵਪਾਰਕ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਕ੍ਰੂਟਨ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ, ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨ, ਕਾਲਿਨਵੈਕਸ, ਰਾਓਲ ਪੀ. ਦੀ ਕੈਰੀਜ ਬਾਈ ਸੀ ਕਿਤਾਬ ਦਾ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਸ਼ਨਮੁਘਵਿਲਾਸ ਕਾਜੂ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਹੋਰ। , (1990) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481 ਅਤੇ ਬਲੈਕਜ਼ ਲਾਅ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ। ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਇਹ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ। ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਸਮਝੌਤੇ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 297 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਕੋਲ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤਲ ਅਤੇ ਹੇਠਲੀ ਮਿੱਟੀ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ, ਅਜਿਹੇ ਪਾਣੀਆਂ ਤੱਕ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ।

14. ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਘਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

20 ਸੈਂਚੁਰੀ ਵਿੱਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ (ਉੱਪਰ), ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦਾ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੀ. ਐੱਸ. ਐੱਨ. ਐੱਲ. (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਤੱਟੀ ਰਾਜ ਕੋਲ ਤੱਟ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 297 ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਡਾ. ਅੰਬੇਡਕਰ ਦੇ ਭਾਸ਼ਣ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ "ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਉਸ ਖੇਤਰ ਉੱਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਣਗੇ, ਤੁਸੀਂ ਜੋ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਓਗੇ ਉਹ ਭੌਤਿਕ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮੀਲ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ" ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 297 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ" ਉੱਤੇ ਐੱਚ. ਐੱਮ. ਸੀਰਵਈ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਕੰਮ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਪਰ ਸੰਸਦ ਨੇ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਧਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਹੈ।

297. ਉਸ ਨੇ ਬਲਿਰਾਮ ਵਾਮਨ ਹਿਰੈ ਬਨਾਮ ਜਸਟਿਸ ਬੀ. ਲੈਂਟਿਨ, (1988) 4 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 419 ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪੀ. ਟੀ. ਰਾਜਨ ਬਨਾਮ ਟੀ. ਪੀ. ਐਮ. ਸਾਹਿਰ (2003) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 498.

ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਸਮੇਤ ਕਈ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਮਰੀਨ ਫਿਸ਼ਿੰਗ (ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 366 ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਬਹਿਸਾਂ ਉੱਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸੰਸਦ ਨੇ ਧਾਰਾ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

15. ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ ਸ੍ਰੀ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਸੰਘ ਵਿੱਚ ਨਿਹਿਤ ਹੈ।

ਲਿਸਟ । ਅਤੇ ਟੈਰੀਟੋਰੀਅਲ ਵਾਟਰ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 25 ਤੋਂ 27 ਅਤੇ 30 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 297 ਬਾਰੇ ਬਹਿਸਾਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਨੁਛੇਦ 297 (3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੰਸਦ ਨੇ ਟੈਰੀਟੋਰੀਅਲ ਵਾਟਰ ਐਕਟ, 1976 ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ; ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3,5 ਅਤੇ 7 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 246 ਅਤੇ 286 ਉੱਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। 16. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਉੱਠਦੇ ਹਨਃ (i) ਕੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਕੋਲ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਮਿਤੀ 8.1.1998 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ?

(ii) ਕੀ 8.1.1998 ਮਿਤੀ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ "ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ" ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦਾ ਹੈ?

((3) ਕੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਉੱਤੇ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਜੋ ਖੇਤਰੀ ਜਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ?

17. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੱਟੀ ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੋਆ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ, ਕੇਰਲ, ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਆਦਿ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਵਾਬ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਰੀ ਵਿੱਚਃ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀਃ

18. ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਨੇ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਕੇਐੱਸਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ।

“ਸੈਕਸ਼ਨ 5ਸੀ-ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ - ਧਾਰਾ 5 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਰ ਕਥਿਤ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (4), (5) ਅਤੇ (6) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਹਰੇਕ ਵਿਕਰੇਤਾ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਕਾਲਮ (2) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰੇਕ ਸਾਲ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ। ”

20. ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਟੀ) "ਵਿਕਰੀ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ “ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਟੀ) "ਵਿਕਰੀ" ਇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਿਆਕਰਣ ਸੰਬੰਧੀ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਗਟਾਵਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਨਕਦ ਜਾਂ ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ (ਮੌਰਗੇਜ, ਅਨੁਮਾਨ, ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਦਾ ਹਰ ਤਬਾਦਲਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ -

(i) ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਤਬਾਦਲਾ;(ਕੰਮ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮਾਲ (ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ) ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ;

((iii) ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਕੋਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ।

((iv) ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ (ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ) ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ; -

ਵਿਆਖਿਆ 1. —x x x

ਵਿਆਖਿਆ 2. — x x x

ਵਿਆਖਿਆ 3. — (a) ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ (ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਣਜ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂ ਦਰਾਮਦ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ), ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜੇ ਮਾਲ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ।

(i) ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਮਲਾ; ਅਤੇ

((ii) ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਿਕਰੇਤਾ ਜਾਂ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਭਾਵੇਂ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਅਜਿਹੀ ਵੰਡ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ।

3(b) x x x

3(c) x x x

3(d) x x x "

21. ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਹਰੇਕ ਤਬਾਦਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ (46ਵੀਂ ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1982 ਦੁਆਰਾ 2.2.1983 ਉੱਤੇ ਧਾਰਾ 366 (29A) (d) ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈਃ

“366. (29) “ਆਮਦਨ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ "ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ;

(29ਏ) "ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ" ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ-(ਏ) ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ;

(ਕੰਮ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮਾਲ (ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ) ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ;
(c) ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਕੋਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ;

(ਡੀ) ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ (ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ; (ਐੱਨ) ਕਿਸੇ ਗ਼ੈਰ-ਸੰਗਠਿਤ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸੰਗਠਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ; (ਐੱਫ) ਕਿਸੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਭੋਜਨ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਖਪਤ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਕੋਈ ਪੀਣ (ਭਾਵੇਂ ਨਸ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ), ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਸਪਲਾਈ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਨਕਦ ਲਈ ਹੈ, ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ। ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਤਬਾਦਲੇ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਸਪਲਾਈ ਨੂੰ ਤਬਾਦਲੇ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਤਬਾਦਲਾ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ;

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

22. ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਜੋ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਰਮਿਆਨ ਹੋਏ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਪੂਰਵ-ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਨੰਗੀ ਕਿਸ਼ਤੀ ਉੱਤੇ ਟੱਗ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ

ਕਬਜ਼ੇ/ਟੱਗ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਪੈਣਗੇ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਮੈਨਨਿੰਗ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ' ਤੇ ਟੱਗ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

23. ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵੀ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਪੈਰਾ 5 (ਏ), 6 (ii) ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨਃ

“5. ਪੂਰਵ-ਗੁਣਵੱਤਾ ਮਾਪਦੰਡਃ

ਤਕਨੀਕੀ-ਵਪਾਰਕ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਪੂਰਵ-ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈਃ

a) ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬੇਅਰ ਬੋਟ/ਕਮਿਟਿਡ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਐੱਨਐੱਮਪੀਟੀ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ”

6. ਟੈਂਡਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀਃ

(ਏ) 'ਏ' ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਓਃ ਪਹਿਲੇ ਲਿਫ਼ਾਫ਼ੇ ਉੱਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ 'ਐੱਨ. ਵੀ. ਐੱਲ. ਓ. ਪੀ. ਈ. ਐੱਨ. ਓ. ਏ.' ਲਿਖਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ।

(i) x x x

(ਖੰਡ 5 (ਏ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ/ਰੱਸਾਕਸ਼ੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਸਬੂਤ ਇੱਕ ਬੇਅਰ ਬੋਟ ਕਮਿਟਡ ਡੈਥ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ”

24. ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਪੈਰਾ 5,6,13 ਅਤੇ 15 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨਃ

“5. ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨਃ

ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਾਰੇ ਟੈਕਸਾਂ, ਕਰਤੱਵਾਂ ਆਦਿ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਉਹ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ, ਲੇਵੀ, ਡਿਊਟੀ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਟੈਕਸਾਂ, ਲੇਵੀ, ਡਿਊਟੀ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

6. ਸੁਤੰਤਰਤਾਃ

ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੌਰਾਨ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਹਰ ਸਮੇਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਫਿਰ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੌਰਾਨ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹੋਏ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ”

“13. ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੀ ਸੂਚਨਾ:

(a) x x x

(ਅ) ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਉਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਖਰੀਦਿਆ/ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਇਆ ਹੈ। (c) ਟੱਗ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗਾ। ”

“15. ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਗਾਰੰਟੀ:

ਸਫਲ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਨਾਂਬੁਰ/ਮੰਗਲੌਰ ਵਿਖੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਾਖਾ ਵਾਲੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਬੈਂਕ ਤੋਂ ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਰਕਮ ਲਈ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਗਾਰੰਟੀ ਵੈਧ ਏ ਹੋਵੇਗੀ।

ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਕੁੱਲ 9 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ। ”

25. ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 1 ਅਤੇ 3 ਤੋਂ 15 ਜੋ ਢੁਕਵੀਂਆਂ ਹਨ, ਇੱਥੇ ਹੇਠਾਂ ਕੱਢੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ:

1. ਉਜਰਤਾਂ (ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਜਰਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ, ਭੱਤੇ, ਲਾਭ, ਬੀਮਾ (ਨਿੱਜੀ), ਹੱਲ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ) ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਖਰਚੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਟੱਗ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮੁਰੰਮਤ, ਸਰਵੇਖਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਟੱਗ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਟੱਗ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਟੱਗ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪ੍ਰੋ-ਰੈਟਾ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ।

2. XXXXXXX

3. ਸੇਵਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ, ਟੱਗ ਨੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਰਵੇਖਣ ਪੂਰੇ ਕਰ ਲਏ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਜਾਇਜ਼ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣਗੇ। ਚਾਰਟਰ ਉੱਤੇ ਟੱਗ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡ੍ਰਾਈਡੌਕਿੰਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

4. ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਲਈ ਟੱਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐੱਨ ਐੱਮ ਪੀ ਟੀ ਵਿਖੇ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਟੱਗ ਦੀ ਸਥਿਤੀ, ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ ਆਦਿ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

5. ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਰਵੇਖਣ ਖਰਚੇ ਚਾਰਟਰਰ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਰਾਬਰ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

6. ਚਾਰਟਰਰ ਟੱਗ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਂ ਟੱਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਟੱਗ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

7. ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ। ਐੱਨਐੱਮਪੀਟੀ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਅਤੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਪਹਿਲੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ 30 ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਮਿਆਦ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

8. ਟੱਗ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ (ਦਿਨ ਵਿੱਚ 24 ਘੰਟੇ) ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

9. ਠੇਕੇਦਾਰ ਇੰਡੀਅਨ ਮਰਚੈਂਟ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਖੇਤਰੀ ਜਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਟੱਗ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਰਜਿਸਟਰ ਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟੱਗ ਇਨ ਐੱਨਐੱਮਪੀਟੀ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਜਨਰਲ ਆਫ਼ ਸ਼ਿਪਿੰਗ, ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਉਚਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸ/ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇਗਾ।

10. ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਚਾਲਕ ਦਲ ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਉਜਰਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਚਾਲਕ ਦਲ 8 ਘੰਟਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਰੁੱਝਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਕੰਮ ਲਈ ਮੁਆਵਜਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

11. ਠੇਕੇਦਾਰ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਦੀ ਤਸੱਲੀ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ (ਭਾਵੇਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ) 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕਰੇਗਾ।

12. ਟੱਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕੋਲ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

13. ਜੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਟੱਗ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਰਜਾਨੇ ਨੂੰ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਉੱਤੇ 30,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਦਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਲੈਟਰ ਆਫ਼ ਐਕਸੈਪਟੈਂਸ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਟੱਗ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਈ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਈ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

14. ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਤਹ ਏ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ D.G.Shipping ਤੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇਗਾ। ਟੱਗ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਲਈ ਟੱਗ ਦੀ ਤਾਇਨਾਤੀ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ ਆਦਿ।

15. ਟੱਗ ਦਾ ਸਥਿਰ/ਨਿਰੰਤਰ ਬੋਲਾਰਡ ਖਿੱਚ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ 40 ਟਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਬੋਲਾਰਡ ਪੁੱਲ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਐੱਨਐੱਮਪੀਟੀ ਨੂੰ ਟੱਗ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੁਰਾਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

26. ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ। , ਧਾਰਾ 1,3,4,5,7,10,11,12,13,14,14 (ਏ), 15,16,17,21 ਅਤੇ 22 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨਃ

“ਅਨੁਲਗ-।

ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ

ਹੁਣ ਇਹ ਸਮਝੌਤਾ ਗਵਾਹ ਹੈ।

1. ਠੇਕੇਦਾਰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਸੇਵਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਚੰਗੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ' ਤੇ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਐਤਵਾਰ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਛੁੱਟੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ) ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

3. ਇਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਟੋਇੰਗ, ਡੌਕਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਡੌਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਦਿਨ ਵਿੱਚ 24 ਘੰਟੇ) ਅਤੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨਃ

a) ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਬਰਥਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਬਰਥਿੰਗ।

ਅ) ਅੱਗ ਦੇ ਤੈਰਦੇ ਹੋਏ, ਤੇਲ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੀ ਛਿੜਕਾਅ ਵਾਲੀ ਕਿਸ਼ਤੀ, ਆਦਿ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖੜ੍ਹੇ ਰਹਿਣਾ।

c) ਡੌਕਿੰਗ ਟੱਗ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਕੇ ਦੋਹਰੀ ਬੈਂਕਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨਾ।

ਡੀ) ਵੀ. ਐੱਚ. ਐੱਫ. ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ. ਈ.) ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਡੌਕਿੰਗ/ਅਨਡੌਕਿੰਗ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜੋ ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

4. ਦੇਣ ਲਈ ਠੇਕੇਦਾਰਃ

ਇਸ ਚਾਰਟਰ ਜਾਂ ਏ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਦੱਸੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾਃ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ' ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼, ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ, ਲਾਗਤ ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਏਗਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ, ਉਪਰੋਕਤ ਦੀ ਆਮਤਾ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ।

(a) ਠੇਕੇਦਾਰ ਲਈ ਡ੍ਰਾਈਡੌਕਿੰਗ, ਮੁਰੰਮਤ, ਡੌਕਿੰਗ,: ਉਦੇਸ਼, ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ, (ਅ) ਪ੍ਰਬੰਧ, ਉਜਰਤਾਂ (ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਉਜਰਤ ਐਕਟ ਅਨੁਸਾਰ) ਆਦਿ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਅਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜਿੰਗ ਫੀਸ; ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ, ਅਫਸਰਾਂ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ (ਸੀ) ਡੈੱਕ, ਕੈਬਿਨ ਅਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਕਮਰੇ ਦੇ ਸਟੋਰ (ਡੀ) ਟੋਵਿੰਗ ਰੱਸੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ (ਓ) ਗੈਲੀ ਬਾਲਣ, (ਐੱਫ) ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਜੰਗੀ ਜੋਖਮ ਬੀਮਾ (ਐੱਚ) ਫਿਊਮੀਗੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਡੈਰੇਟਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਛੋਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ (ਐੱਚ) ਸਾਰੇ ਕਸਟਮਜ਼, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਆਯਾਤ ਡਿਊਟੀ (1) ਸਾਰੇ ਟੈਕਸ, ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰ, ਇਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਉੱਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ, ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਪਰ ਇਸ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖਰੀਦ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ।

5. ਚਾਰਟਰਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ, ਪਾਣੀ, ਬਿਜਲੀ, ਪੋਰਟ ਚਾਰਜਾਂ ਅਤੇ ਐਂਟੀ-ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਕ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਫ਼ੋਮ/ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

6. ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਮੁੜ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ' ਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿਖੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਬਚੇ ਸਾਰੇ ਬਾਲਣ ਅਤੇ ਲੁਬਰੀਕੈਂਟਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਗੇ।

7. ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲਤਾਃ (a) ਜਹਾਜ਼, ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਜਹਾਜ਼, ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਸਪੇਅਰ ਪਾਰਟਸ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਚੰਗੀ ਸਥਿਤੀ, ਅਯੋਗ ਸੰਚਾਲਨ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਚੰਗੇ ਵਪਾਰਕ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਉਹ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਲਾਸ/ਐੱਮ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਦੇ ਅਣਮਿਥੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹਰ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਰੱਖਣਗੇ।

(ਅ) ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਕੱਪੜੇ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਠੇਕੇਦਾਰ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ, ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲੇਗਾ ਜੋ ਇੰਨੀਆਂ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਪਹਿਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਕਿ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਯੋਗ ਹਨ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨੇ ਗਏ, ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਹਿੱਸਿਆਂ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਤਬਦੀਲੀ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ (ਕਾਰੀਗਰੀ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ) ਕਰੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਘੱਟ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। x x x

10. ਨਿਰੀਖਣਾਃ

ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਆਮ ਵਰਗੀਕਰਣ/ਕਾਨੂੰਨੀ ਅੰਤਰਾਲਾਂ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡੌਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡ੍ਰਾਈ-ਡੌਕ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਡ੍ਰਾਈ ਡੌਕ/ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਸਰਵੇਖਣ ਲਈ ਫੀਸ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਡ੍ਰਾਈ ਡੌਕਿੰਗ, ਨਿਰੀਖਣ, ਸਰਵੇਖਣ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸਾਰਾ ਸਮਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣੇਗਾ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ।

11. ਬੀਮਾ:

(a) ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਹੱਲ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਅਤੇ ਜੰਗੀ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਬੀਮੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਬੀਮੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਸੂਲੀ ਜਾਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਅ) ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਚਾਰਟਰਰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣਗੇ ਕਿ ਕਿਹੜੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਅਣਉਚਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਅ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੀਮੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਗੇ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸੱਤ ਚੱਲ ਰਹੇ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਗੇ।

(c) ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜੋ ਇੱਥੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬੀਮਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਅਤੇ ਮੰਗਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜੋ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਬੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ। 12. ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪੂਰੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਬੋਝ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡੈਕ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਚਾਲਕ ਦਲ, ਟੈਕਲ, ਕੱਪੜੇ, ਫਰਨੀਚਰ, ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਸਟੋਰਾਂ ਲਈ ਸਹੀ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਰਾਖਵੀਂ ਰੱਖਦੀ ਹੈ।

13. ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਰੱਥ ਅਤੇ ਯੋਗ ਟੱਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

14. (a) ਮਾਸਟਰ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭੇਜਣ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਅਮਲੇ ਨਾਲ ਰਵਾਇਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ। ਰੁਜ਼ਗਾਰ, ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੇਨਿਯਮੀਆਂ ਲਈ ਮਾਸਟਰ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਗੇ।

(ਅ) ਜੇ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਕੋਲ ਮਾਸਟਰ, ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਆਚਰਣ ਜਾਂ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਤੋਂ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਜੇ ਜਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚਾਲਕ ਦਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਮੰਗ ਗੈਰ ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

15. ਚਾਰਟਰਰ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਟਾਇਲ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਗੇ ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਲਈ ਪਹੁੰਚਯੋਗ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਅਤੇ ਸਹੀ ਲੌਗ ਰੱਖਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਗੇ।

16. ਸਜ਼ਾਃ

(a) ਜੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਪਲੱਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਾਊਨਟਾਈਮ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ/ਅਣਉਪਲਬਧਤਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਅਜਿਹੇ ਨਿਗਮਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਗੈਰ-ਉਪਲੱਬਧਤਾ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਾਊਨਟਾਈਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟੁੱਟਣ/ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਮਿਤੀ ਤੱਕ 14 ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ. ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ 15 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ। 15 21 ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ. ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ 30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ। 22 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ. ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ। 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੱਗ ਦੀ ਤਾਇਨਾਤੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ।

(ਅ) ਜੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਲਾਸ (ਐੱਲ. ਆਰ. ਐੱਸ./ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਰਗੀਕਰਣ ਸੁਸਾਇਟੀ) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਡ੍ਰਾਈ-ਡੌਕ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡ੍ਰਾਈ ਡੌਕ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ

ਜਾਵੇਗੀ। ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ, ਪਰ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀ ਧਾਰਾ 16 (ਏ) ਅਨੁਸਾਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। 17. ਠੇਕੇਦਾਰ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਪਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨਗੇ।

x x x x x

21. ਠੇਕੇਦਾਰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਸਫ਼ਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਠੇਕੇਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ, ਬੇਲੋੜੀਆਂ, ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਜਾਂ ਗਲਤੀਆਂ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਕ ਦੇ ਨਿਕਾਸ, ਰਿਸਾਅ ਜਾਂ ਰਿਸਾਅ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

22. ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਗਾਰੰਟੀਃ

ਠੇਕੇਦਾਰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਗਿਣੇ ਗਏ ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਰਕਮ ਲਈ ਇੱਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਬੈਂਕ ਤੋਂ ਇੱਕ ਅਟੱਲ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਇਹ ਅਟੱਲ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਚਨਬੱਧਤਾ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਕੋਲ ਗਰੰਟੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਵਿਕਲਪ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ। ਬੈਂਕ ਮੰਗ ਉੱਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ। " 27. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ, ਅਨੁਲਗ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਡ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੇਵਾਵਾਂ

ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਟੋਇੰਗ, ਡੌਕਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਡੌਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਜੋ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼, ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲਾਗਤ ਜਾਂ ਖਰਚੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ, ਪਾਣੀ, ਬਿਜਲੀ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਵਿਰੋਧੀ ਖਰਚੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸਾਰੇ ਕੱਪੜੇ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੀਮੇ ਦੇ ਖਰਚੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪੂਰੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਬੋਝ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

28. ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਗਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

29. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ, ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬੇਅਰਬੋਟ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੱਗ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਕੋਲ ਟੱਗ (ਜ਼) ਦਾ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਮੰਗਲੌਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ

ਲਈ ਟੱਗ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਲੀਜ਼ ਉੱਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 (vii) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਜ਼ਰੂਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਟੱਗਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੌਰਾਨ ਚਾਰਟਰਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹੋਏ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਧਾਰਾ ਇਸ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਾਣੀ ਹੈ।

30. ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 1 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਖਰਚੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਟੱਗ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਰੱਖਣ ਲਈ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੱਗ ਨੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਰਵੇਖਣ ਪੂਰੇ ਕਰ ਲਏ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਜਾਇਜ਼ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣਗੇ। ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਲਈ ਟੱਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਖੇ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਅਤੇ ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ ਆਦਿ ਦੀ ਮਾਤਰਾ। ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਰਵੇਖਣ ਖਰਚੇ ਚਾਰਟਰਰ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਰਾਬਰ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਰਤ 5 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਟੱਗ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਸਥਿਤੀ 6 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

31. ਇਹ ਠੇਕਾ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਅਤੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟੱਗ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਸ਼ਰਤ ਨੰਬਰ 8 ਅਨੁਸਾਰ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇੰਡੀਅਨ ਮਰਚੈਂਟ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਟੱਗ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ/ਅਨੁਮਤੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਜਰਤਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਟੱਗ ਪਹੁੰਚਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

32. ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਿਰਾਏ, ਬਾਲਣ, ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ, ਪਾਣੀ, ਬਿਜਲੀ, ਪੋਰਟ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਐਂਟੀ-ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 7 (ਏ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਹੋਵੇਗਾ

ਸਾਰੇ ਕੱਪੜਿਆਂ, ਉਪਕਰਣਾਂ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਬੀਮਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪੂਰੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਬੋਝ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡੈਕ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਆਦਿ

ਲਈ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਗਰੰਟੀ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

33. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ (ਅਨੁਲਗ।) ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 1 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ "ਕਿਰਾਏ" 'ਤੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। 'ਲੈੱਟ' ਸਮੀਕਰਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੇ "ਨਿਪਟਾਰੇ" ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸਾਰੇ ਕੱਪੜੇ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ, ਬੋਝ ਅਤੇ ਡੈਕ ਸਮਰੱਥਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਾਡੀ ਮੰਨੀ ਗਈ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ ਸਟਾਫ, ਬੀਮਾ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ। ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਸਟਾਫ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਕੋਲ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਮੰਨੀ ਗਈ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਂਡਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ, ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ

ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ।

34. ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਆਗਿਆ/ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਮਝੌਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29ਏ) (ਡੀ), ਸੈਕਸ਼ਨ 5ਸੀ ਅਤੇ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਵਿੱਚ 'ਵਿਕਰੀ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 35. ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਠੋਸ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸੰਚਾਰ ਨਿਗਮ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਓ. ਆਰਜ਼. , (2006) 3 ਐਸ. ਸੀ.. 1, ਇਹ ਅਦਾਲਤ

ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈਃ “42. ਆਰਟੀਕਲ 366 (29-ਏ) ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਜਿਹੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ,

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਕਟ, 1930 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿਰਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਉਚਾਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਗੈਨਨ ਡੰਕਰਲੀ ਲਿਮਟਿਡ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ (ਮਦਰਾਸ) ਲਿਮਟਿਡ, ਏ. ਆਈ. ਆਰ. 1958 ਐਸ. ਸੀ. 560 (sic ਸੋਧਿਆ)। ਸੋਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਯੁਕਤ ਠੇਕਿਆਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਮ ਦੇ ਠੇਕੇ [ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ)]; ਕਿਰਾਇਆ-ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ [ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਸੀ)], ਕੇਟਰਿੰਗ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ [ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਈ)] ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਦੁਆਰਾ ਵੰਡਣ ਯੋਗ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਰੀ ਤੱਤ ਨੂੰ ਅਲੱਗ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 44. ਸਾਰੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚੋਂ, 46ਵੀਂ ਸੋਧ ਦੇ ਡਰਾਫਟਰਾਂ ਨੇ ਤਿੰਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਇੱਕ ਵਰਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਇੱਕ ਕਿਰਾਇਆ-ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕੇਟਰਿੰਗ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਿੱਥੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 366 ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਐੱਫ) ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਵੰਡ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੰਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਅਨੁਛੇਦ 366 (29-ਏ) ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਹਸਪਤਾਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਕਿਸੇ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਮਰੀਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਜ ਦੌਰਾਨ, ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਗੋਲੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ? ਡਾਕਟਰ, ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਡਾਕਟਰ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੁਸਖ਼ਾ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ

ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ? ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੀਏ ਤਾਂ, ਫੀਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਨਾਲ, ਦੋਵੇਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਮਰੀਜ਼ ਜਾਂ ਕਲਾਇੰਟ ਤੋਂ ਡਾਕਟਰ ਜਾਂ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

45. ਸੂਚੀ ॥ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 54 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਗੈਨਨ ਡੰਕਰਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਜੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਕੋਈ ਸਾਧਨ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 366 (29-ਏ) ਵਿੱਚ ਅਪਵਾਦਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੱਚਮੁੱਚ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਠੇਕਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਵੇਚਣ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ, ਆਰਟੀਕਲ 366 (29-ਏ) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਠੇਕਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸੰਯੁਕਤ ਠੇਕਿਆਂ ਲਈ ਟੈਸਟ ਜਾਰੀ ਹੈਃ ਕੀ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਮਨ ਵਿੱਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ? ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਕੋਈ ਵਿਕਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਭਾਵੇਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕਿ ਕੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਦੂਜੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਸਾਰ ਕੀ ਹੈ। " ਅਸੀਂ, ਇੱਕ ਬਿਹਤਰ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਦੀ ਘਾਟ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕੁਦਰਤ ਟੈਸਟ ਕਹਾਂਗੇ। "

50. ਇਸ ਲਈ, ਵਿਕਰੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ "ਵਸਤਾਂ" ਕੀ ਹਨ, ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਤੇ ਇਰਾਦੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਵਿਕਰੇਤਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ

ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਣੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਕੀਤਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੀ ਇਰਾਦਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ। ਕਿਸੇ ਸਿੱਟੇ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਔਸਤ ਬੁੱਧੀਮਾਨ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਮਾਮਲੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ।

73. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, 20ਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਤ ਨਿਗਮ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ। ਲਿਮਟਿਡ ਵੀ. ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ, (2000) 6 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 12, ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 366 (29-ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29-ਏ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਕਿੱਥੇ ਹੋਈ ਸੀ। ਕੁੱਝ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਸੀ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਸਮਝੌਤਾ ਕਿੱਥੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਏ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ।

ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਡੀਮਡ ਵਿਕਰੀ' ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਸਮਝੌਤਾ ਉਸ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਦੁਆਰਾ)। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਤੀਜੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ, ਅਰਥਾਤ, ਸਿਰਫ ਇਹ ਕਿ

ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਉੱਥੇ ਹੋਇਆ ਜਿੱਥੇ ਸਮਝੌਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿਃ (ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. ਪੀ. 42, ਪੈਰਾ 28)

“ 28. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਪੁਰਦਗੀ

ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਹੈ।

ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ 'ਤੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ” (ਸਾਡਾ ਜ਼ੋਰ) 74. ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਲਈ, ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ (ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਪੈਰਾ 26 ਦੇਖੋ)।

75. ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਆਰਟੀਕਲ 366 (29) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਸਾਰ ਏ) (ਡੀ) ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਸਪੁਰਦਗੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਮਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵੇਲੇ, ਮਾਲ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਯੋਗ. ਜੇ ਮਾਲ, ਜਾਂ ਜੋ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ। ”

36. ਇੱਕ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਡਾ. ਏ. ਆਰ. ਲਕਸ਼ਮਣਨ, ਜੇ. ਇਨ ਬੀ. ਐੱਸ. ਐੱਨ. ਐੱਲ. (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਨੇ ਕਿਹਾਃ

“97. ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨਃ (ਏ) ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਮਾਲ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

(ਅ) ਮਾਲ ਦੀ ਪਛਾਣ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ;

(ਸੀ) ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਜਿਹੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਤੀਜੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਗਿਆ ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ;

(ਡੀ) ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਹਿਭਾਗੀ ਹੈ ਅਰਥਾਤ "ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ" ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ;

(e) ਜਿਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮਾਲਕ ਦੁਬਾਰਾ ਉਹੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ”

37. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤੱਤ ਅਤੇ ਨਾਮਾਤਰ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਉਦੋਂ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਤਬਾਦਲੇ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਆਗਿਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ/ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਠੇਕੇਦਾਰ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ।

38. ਡੀ. ਐੱਲ. ਐੱਫ. ਯੂਨੀਵਰਸਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਐੱਨ. ਆਰ. ਵਿੱਚ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਟਾਊਨ ਐਂਡ ਕੰਟਰੀ ਪਲਾਨਿੰਗ ਵਿਭਾਗ, ਹਰਿਆਣਾ ਅਤੇ ਹੋਰ। , (2010) 14 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 1 ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਃ

"12. ਕਲੋਨੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜਪਾਲ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਮਝੌਤਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 11 ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਉਲਟ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਦੋ ਇਛੁੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਆਪਸੀ ਸਹਿਮਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਝੌਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਆਪਸੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ

13. ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਥਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹਿੱਤ, ਉਦੇਸ਼, ਮੁੱਲ, ਨੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਸਾਂਝਾ ਇਰਾਦਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਹਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਇੱਛਾ ਦੀ ਖੁਦਮੁਖਤਿਆਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਵਾਜਬ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਉਮੀਦਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ

ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅੰਤਮ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਇਰਾਦੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਹ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦਾ ਸਾਂਝਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਸਾਂਝਾ ਇਰਾਦਾ ਪੂਰੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਗਠਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਲੱਭਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

14. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਨਸਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈਃ “ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਪਣੇ ਲਈ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਕਿਹੜੀਆਂ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਗੇ। ਅੱਜ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਵਾਜਬ, ਸਮਾਜਿਕ, ਆਦਰਸ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਸੌਦੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਮਾਨਤਾ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਉੱਤੇ ਭਾਈਚਾਰੇ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ”

ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਅਧਾਰਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉਦੇਸ਼ਾਂ, ਕਦਰਾਂ-ਕੀਮਤਾਂ ਅਤੇ ਨੀਤੀਆਂ ਬਾਰੇ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

39. ਰਿਲਾਇੰਸ ਏ. ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ. ਰਾਜ ਬਨਾਮ. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਇਸਪਾਤ ਨਿਗਮ ਲਿਮਟਿਡ , (2002) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 314 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈਃ

“3. ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਨਮ ਸਟੀਲ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ। ਇਸਪਾਤ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇਸ ਨੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੰਮ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਠੇਕੇ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਤਿ ਆਧੁਨਿਕ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਬੀੜਾ ਚੁੱਕਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਚਾਰਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5-ਈ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5-ਈ ਤਹਿਤ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਵਾਬੀ-ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਉੱਤੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਤਿ ਆਧੁਨਿਕ ਅਤੇ ਕੀਮਤੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਉਧਾਰ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ; ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਉੱਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਧਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਲਈ ਚਾਰਜ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5-ਈ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

4. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਪੜ੍ਹਤਾਲ ਅਤੇ ਨੇੜਿਓਂ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਵੇਖਦਿਆਂ, ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ

5-ਈ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਭਾਵ, ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ, ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 1,5,7,13 ਅਤੇ 14 ਨੂੰ ਵੇਖਣ' ਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸੀ। ਏ ਵਿੱਚ

ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਵੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਵਾਬਦੇਹ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਸੀ; ਠੇਕੇਦਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਉਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੀ; ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਸਾਈਟ 'ਤੇ ਸੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਪੀਲ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਕਾਕੀਨਾਡਾ ਨੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲ 1986-87 ਅਤੇ 1987-88 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 15-11-1999 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲ 1988-89 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਕਾਰਕ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਰੁਖ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ”

ਇਹ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਜਨਰਲ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1957 ਦੀ ਧਾਰਾ 5-ਈ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ। ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਜੋ ਵੱਖਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇਹ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਵੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਵਾਬਦੇਹ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਸੀ; ਠੇਕੇਦਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਉਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੀ; ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਉੱਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਲੈਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ।

40. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ਨਮੁਘਵਿਲਾਸ ਕਾਜੂ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਹੋਰ। , (1990) 3 ਐਸ. ਸੀ. 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

481 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂਃ “ 47. ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੁੱਖ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਸਟਰ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੀ ਮਾਸਟਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਚਾਰਟਰਰ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ,

ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ ਅਧਿਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। “ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਲੈਣ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ” ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ, ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਪਾਰਟੀਆਂ ਉੱਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹੋਣ। ਇਹ ਇੱਕ ਸਵੀਕਾਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਰ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਧਾਰਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਬਿੱਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਪਤਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਕੋਈ ਸ਼ਿਪਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ' ਤੇ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਨਹੀਂ

ਜਾਣਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹੋਂਦ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਉਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਮਰਥਨਕਰਤਾ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ ਜਾਣੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਮਾਲ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਸੀਦ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ।

50. ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਮਝੌਤਾ-ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਮਝੌਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 4, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਬੂਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਮੁੜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੈਰੀਜ ਆਫ ਗੁੱਡਜ਼ ਬਾਈ ਸੀ ਐਕਟ, 1924 ਜਾਂ ਇੰਡੀਅਨ ਕੈਰੀਜ ਆਫ ਗੁੱਡਜ਼ ਬਾਈ ਸੀ ਐਕਟ, 1925 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲੇਖ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਭਾਰਤੀ ਐਕਟ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ' ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। "

ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਮੋਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਆਪਣਾ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੋਤ ਦਾ ਰਾਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਸੀ, ਮੈਕਸਿਮ "ਪੈਕਟ ਡੈਂਟ ਲੇਗਮ ਕੰਟਰੈਕਟਈ" ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਤੇ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੇਸ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮੋਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ' ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ 'ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸਾਡੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

41. ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਗੋਸਾਲੀਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ , (1978) 3 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 23 ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਚਾਰਟਰਰ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ

ਐਕਟ, 1961 ਦੀ ਧਾਰਾ 172 ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਚਾਰਟਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ - ਪਾਰਟੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਗੱਡੀ ਦੇ ਠੇਕੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਈ ਵਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਭੇਜਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਅਤੇ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਹੈਃ

“ 10. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਾਲ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਪਸ਼ੂਆਂ ਜਾਂ ਡਾਕ ਵਰਗੀ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਬੀ. ਸੀ. ਮਿੱਤਰਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ, ਟੈਗੋਰ ਲਾਅ ਲੈਕਚਰਜ਼ 1972 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ, "ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਮੁੱਚਾ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ' ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੱਕ; ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ' ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ 'ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲੇਖਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਵੀ ਮੂਲ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਟਨ ਭਾਰ ਉੱਤੇ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਦਰ ਉੱਤੇ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਇੱਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਉੱਤੇ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਜਾਂ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਉੱਤੇ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਵਰਜ਼ ਕੈਰੀਜ ਬਾਈ ਸੀ, ਗਿਆਰਵੀਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, 1963 ਵਿੱਚ, ਪੀ. 263, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਸਾਰੀਆਂ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਈ ਵਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਅਤੇ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ' ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀਆਂ ਬਾਰੇ ਸਕ੍ਰੂਟਨ, ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਐਡੀਸ਼ਨ, 1964 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੀ. 4, ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀਆਂ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨਃ (i) ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ, (ii) ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ (ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ), ਅਤੇ (ii) ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ। “ਕਈ ਵਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ (i) ਅਤੇ (ii) ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ (iii) ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੁਆਰਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ” ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਦਾ ਹੈ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਈ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਮਾਇਨੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ। ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੁੱਲ ਡੈੱਡਵੇਟ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਉੱਤੇ ਯੂ. ਐੱਸ. 4.5 ਡਾਲਰ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ "ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ" ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਪ੍ਰਤੀ ਕੈਲੰਡਰ ਮਹੀਨਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, "ਉਸ ਦੀ ਮੁੜ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਦਿਨ ਦੇ ਘੰਟੇ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਲਈ ਕਿਰਾਏ"। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ

ਕਿ ਐਲੂਮੀਨੀਅਮ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਲਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ, ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਕੀ ਇਸ ਦੀ ਕੋਈ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹਿੱਸਾ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਕਲਾਂ ਗੁੰਮਰਾਹਕੁੰਨ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਜੇ ਵਿਆਹ ਲਈ ਇੱਕ ਹਾਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਥਾਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨਾ ਕਿ ਵਿਆਹ ਦੇ ਕਾਰਨ। ”

42. ਤਮਿਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਾਡੂ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਬਨਾਮ ਟੀਵੀ. ਐੱਸਾਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ , (2012) 47 ਵੀਐੱਸਟੀ 209 (ਪਾਗਲ.) ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਹੈ ਜਾਂ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਜਾਂ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮੌਤ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਇਰਾਦੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਕੁੱਝ ਸ਼ਬਦ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਸਟੈਂਡਰਡ ਰੂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਲੇਟ', 'ਹਾਇਰ', 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਅਤੇ 'ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ', ਅਸਲ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭਰਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ:

“55. ਸਿਰਫ਼ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸਾਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 'ਲੇਟ', 'ਕਿਰਾਇਆ', 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਅਤੇ 'ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ

ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਚਾਰਟਰਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੇਵਕ ਬਣੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਸਮਝ ਗਈਆਂ ਹਨ ਕਿ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੋਈ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ।

59. ਸਾਨੂੰ ਕਰਦਾਤਿ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਆਪਣੀ ਸਮਝ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ

ਵਿੱਚ (1990) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 481 ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਇੰਡੀਆ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ਨਮੁਘਵਿਲਾਸ ਕਾਜ਼ੂ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਅਤੇ ਖੂਹ

ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਸੰਕਲਪ 'ਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਰਦਾਤਿ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਪੂੰਪੁਹਾਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਸਾਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ; ਇਸ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਫ਼ਾ 156 ਉੱਤੇ (2001) 1 ਐੱਲ. ਆਰ. 147 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ 'ਦ ਹਿਲ ਹਾਰਮਨੀ' ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਦੋਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਵੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ

ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਸੀ। ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈਃ

“ 36. (1978) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 23 ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ। ਗੋਸਾਲੀਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬੀ. ਸੀ. ਮਿੱਤਰਾ ਦੁਆਰਾ 'ਸਮੁੰਦਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ' ਤੋਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 'ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਵੀ ਮੂਲ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਗਣਨਾ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਟਨ ਭਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮਾਸਿਕ ਦਰ' ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ’ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਇਕਸਾਰ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲਕ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼, ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਦ ਹਿੱਲ ਹਾਰਮਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 2001 (1) ਐੱਲ. ਆਰ. 147 @ਸਫ਼ਾ 156 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਲਾਰਡ ਹੋਬਹਾਊਸ ਨੇ ਕਿਹਾ, ਮਾਲਕ ਜੋ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕਮਾਈ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ। ’ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਕੁੱਝ ਮੁੱਖ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਿਆਰੀ ਰੂਪਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਲੇਟ', 'ਹਾਇਰ', 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਅਤੇ 'ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ' ਵਿੱਚ

ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, 'ਸੱਚੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭਰਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ' (ਵੇਖੋਃ ਲੰਡਨ ਐਕਸਪਲੋਰਰ 1971 (1) LR 523)। ਖੂਹ ਏ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖਣਾ

99 ਐੱਲ. ਡਬਲਿਊ. 517 ਟ੍ਰਾਂਸਵਰਲਡ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ (ਆਈ) (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਉੱਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ। ਬਨਾਮ. ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅੰਤਰਿਮ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ ਲਈ, ਨਾ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਮਲਕੀਅਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰਕਮ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਵਿਚਕਾਰ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ। ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਮੁੜ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ' ਤੇ, ਮਾਲਕ ਨੇ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਅਤੇ 'ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ' ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਸ਼ਬਦ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ, ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਕਪਤਾਨ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਦੇ

ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਿਰਫ ਮੁਡ਼ ਸੰਭਵ ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਏ। ਫਿਰ ਵੀ, ਸਮੁੱਚੀ ਸੇਵਾ ਦੌਰਾਨ, ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੇਵਕ ਬਣੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲਵੇਗਾ। 1991 (1) ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 100 @107 ('ਪੀਓਨੀਆ') ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, 1975 (1) ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 422 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ 'ਸਪੁਰਦਗੀ' ਅਤੇ 'ਮੁਡ਼ ਸਪੁਰਦਗੀ' ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਗਲਤ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ, ਪਰ ਸਮੀਕਰਨ ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਦ ਬਰਜ ਟਾਸਟਾ, (1975) 1 ਐੱਲ. ਆਰ. 422 ਪੀ. 424). ”

43. ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ 'ਲੇਟ', 'ਕਿਰਾਇਆ', 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਅਤੇ 'ਰੀ-ਡਿਲਿਵਰੀ' ਵਰਗੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤਾਂ' ਤੇ ਬਦਲ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਜੋ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਐਸਟੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ' ਤੇ ਉਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ

ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29 ਏ) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਾਰੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਸੇਵਾ ਸਮਝੌਤੇ ਹਨ। ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਮ/ਸਥਿਰ ਨਿਯਮ/ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੇਵਾ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

44. ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾਃ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪ੍ਰਤੀਭੂਤੀਆਂ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਵਿਲੀਅਮ ਡਿਕਨਸਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਵਿਚਕਾਰ। ਲਿਮਟਿਡ ਐਲੇਸਫੋਰਡ, (1942) 2 ਕੇ. ਬੀ. 65, ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡੀਗੌਸਿੰਗ ਉਪਕਰਣ ਨੂੰ ਫਿੱਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਕੁਝ ਸੈਸਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਡੀਗੌਸਿੰਗ ਉਪਕਰਣ ਫਿੱਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤੀ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ' ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਡੈਮੇਜ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣਾ ਰੂਪ ਬਣ ਰਹੀ ਹੈ। ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕ ਰੂਪ ਉਹ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਾਮ ਦੀ ਮਿਆਦ

ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਡਿਲਿਵਰੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣਾ ਜਾਂ ਨੌਕਰੀ' ਤੇ ਰੱਖਣਾ ਵਰਗੇ ਸ਼ਬਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਕੋਈ ਝਗੜਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁੱਖ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ।

45. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਸਕੈਂਡੇਨੇਵੀਅਨ ਵਪਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਟੈਂਕਰ ਕੰਪਨੀ ਏ. ਬੀ. ਵੀ. ਫਲੋਟਾ ਪੈਟ੍ਰੋਲੇਰਾ ਇਕੁਆਟੋਰੀਆਨਾ, (1983) 2 LLR 253, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨਃ

“ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਦਾ ਇੱਥੇ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ; ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਾਰਟਰਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ ਕਦੇ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਸੀ।

ਕਲਾਰਕ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਾਈਸ, (1819) 2 ਵਿਲਸ। ਚ. 157; ਲੂਮਲੇ ਬਨਾਮ ਵੈਗਨਰ,(1852) 1 ਡੀ. ਸੀ. ਜੀ. ਐਮ. ਅਤੇ ਜੀ. 604. ਵਾਅਦਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੀ

ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਧਿਰ ਨੂੰ ਉਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਪਾਵਾਂ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ ਸਦਨ ਵਿੱਚ ਇਕਸਾਰ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਅਟੁੱਟ ਲਾਈਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਟੈਂਕਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ (ਯੂ. ਬੀ. ਆਈ. ਐੱਸ. ਪੀ.) ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਦ ਚਿਕੂਮਾ (1981) ਤੱਕ 1 ਲੋਇਡ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ 371; [1981] 1 ਡਬਲਯੂ. ਐਲ. ਆਰ. 314 ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜੇ ਕਢਵਾਉਣ ਦੀ ਧਾਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਕਿਸ਼ਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਕੋਲ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ। "

ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਮੁਆਫੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

46. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਲਾਈਨ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੇਨ ਲਾਈਨ ਸਟੀਮਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (1958) 1 ਏ. ਈ. ਆਰ. 787 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈਃ "ਸਿਲਵਰ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਮੁਦਈਆਂ ਦੀ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਕੁੱਲ ਸਮਾਂ ਚਾਰਟਰ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ। ਇਸ ਨੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਉਹ ਸੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਸਿਲਵਰ ਲਾਈਨ ਨੇ ਮੁਦਈਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਸੀ ਕਿ

9 ਮਾਰਚ, 1955 ਤੋਂ ਤੀਹ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਗੇ ਜੋ ਮੁਦਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ। ”

ਦੁਬਾਰਾ, ਫੈਸਲਾ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਚਾਲਕ ਦਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨਾ, ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

47. ਟੋਰਵਾਲਡ ਕਲੇਵੇਨੇਸ ਏ/ਐਸ ਬਨਾਮ ਅਰਨੀ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ (ਗ੍ਰੈਗੋਸ), 1993 (2) ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 335 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨਃ

“ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲਕ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨਾਲ ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਸਮੇਂ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਚਾਰਟਰਰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਉਹ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੇਗਾ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਖੁਦ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂ ਉਪ-ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ। ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਮੁੜ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਸਹੀ ਨਾ ਹੋਣ, ਪਰ ਉਹ ਸਮੀਕਰਨ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ”

ਸਿਰਫ਼ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜੋ ਸਾਰਥਕਤਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ

ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ। 48. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਸਕਿਬਸਾਕਟੀਸਕੇਲਸਕੇਪੇਟ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸਨਫੋਨ, ਸਕਿਬਸਾਕਸਜੇਸੇਲਸਕੇਪੇਟ ਬਰਗੇਹਸ ਅਤੇ ਸਿਗ। ਬਰਜੇਸਨ ਡੀ. ਵਾਈ. ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਕਾਵਾਸਾਕੀ ਕਿਸੇਨ ਕੈਸ਼ਾ ਲਿਮਟਿਡ ("ਬਰਜ ਤਸਤਾ"), (1975) 1

ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 422 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨਃ

“ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡ਼ੀਂਦੇ ਭਾਰ ਅਤੇ ਭਰੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਮਿਹਨਤਾਨਾ ਜਿਸ ਨੂੰ "ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਡ ਫਰੇਟ" ਜਾਂ "ਕਿਰਾਇਆ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਯੂਨਿਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦਰ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਰੀ ਦਾ ਜੋਖਮ ਚਾਰਟਰਰ ਉੱਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਬਾਲਣ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਚਾਰਟਰਰ ਉੱਤੇ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ "ਮੁਡ਼ ਸੌਂਪਿਆ" ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਗੁੰਮਰਾਹਕੁੰਨ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਫਿਰ ਬਿਲਕੁਲ ਏ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਖਤਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਆਖਰੀ ਮਾਲ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ”

49. ਹੁੰਡਈ ਮਰਚੈਂਟ ਮਰੀਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਗੇਸੂਰੀ ਚਾਰਟਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ("ਪੀਓਨੀਆ"), (1991) 1 ਐੱਲ. ਐੱਲ. ਆਰ. 100, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਃ

“ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਤੁਰੰਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਿਛੋਕੜ ਹੁਣ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਾਮ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਰ (ਸੀ ਐਂਡ ਲੈਂਡ ਸਕਿਓਰਿਟੀਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ v. ਵਿਲੀਅਮ ਡਿਕਨਸਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, (1942) 72 ਆਈ. ਆਈ. ਐਲ. ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ 159 ਪੀ. 162, ਕੋਲ. 2; [1942] 2 ਕੇ. ਬੀ. 65 ਪੀ. 69). ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਕੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੇਗਾ। ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਮੁੜ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਗਲਤ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਕਦੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ, ਪਰ ਸਮੀਕਰਨ ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਬਰਜ ਤਸਤਾ)।

ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਆਮ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

50. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਲਾਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਬਾਰੇ ਸਕ੍ਰੂਟਨ ਵਿੱਚ, 20 ਵੀਂ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੈਕਸ਼ਨ IV ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਚਰਚਾ ਹੈਃ

“ਆਰਟੀਕਲ 28-ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਡੈਮਿਸ-ਵਰਗੀਕਰਨ ਚਾਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਸਾਰੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸੇਵਕ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਉਸ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਅਸਥਾਈ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ ਮੂਲ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਸੇਵਕ ਬਣੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ...

ਭਾਵੇਂ ਚਾਰਟਰ ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। “ਸਵਾਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਕਿੱਥੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨਃ ਕੀ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਚਾਰਟਰ ਦੁਆਰਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ

ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਉਸ ਨੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਉਸ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ 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 ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਜਾਂ ਮੌਤ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਹੀ ਸਮੀਕਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਵੱਖ ਹੋਣਾ ਹੈ। ”

“ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਹਮੇਸ਼ਾ "ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣਾ", "ਕਿਰਾਏ' ਤੇ ਰੱਖਣਾ", "ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣਾ", "ਸਪੁਰਦਗੀ" ਅਤੇ "ਮੁੜ ਡਿਲਿਵਰੀ" ਵਰਗੇ ਸਮੀਕਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਢੁਕਵੇਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸਮੀਕਰਨ ਅਜਿਹੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਚਾਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰਾਂ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੇ। ”

51. ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਦੀ ਰਕਮ ਮੌਤ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਚਾਰਟਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ।

52. ਹੈਲਸਬਰੀਜ਼ ਲਾਅਜ਼ ਆਫ਼ ਇੰਗਲੈਂਡ, 4th ਐਡੀਸ਼ਨ, ਵਾਲੀਅਮ. 43, ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈਃ

“402. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਅਰਥ। “ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਮੁੱਚਾ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ "ਚਾਰਟਰਰ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ,

ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਯਾਤਰਾ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਸਥਾਨਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੱਕ। ਏ ਵਿੱਚ

ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ "ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ "ਟਾਈਮ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। “ ਅਜਿਹਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਜਾਂ ਇਹ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਇਸ ਦੀ ਸਹਾਇਕ ਵਜੋਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ।

403. ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨਃ (1) ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਚਾਲਕ ਦਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਚਾਰਟਰ, ਜਾਂ "ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ", ਜਿੱਥੇ ਹੌਲ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਅਤੇ (2) ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਨਾਲ ਚਾਰਟਰ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਵਪਾਰਕ ਸਾਹਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਫਿਲਹਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਉਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਉਸ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਮਾਲਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਉੱਤੇ ਸਾਰੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਦਾ ਇੱਕੋ-ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਖਤਮ ਹੋਣ ਉੱਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਹੈ। ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਇਸ ਲਈ, ਮਾਲਕ ਤੀਜੇ

ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਤਬਾਹ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਲਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸਟੋਰਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਚਾਰਟਰਰ ਵੱਲ ਵੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਉਸ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੈ ਲਈ ਹੈ।

404. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਜੋ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਜੋ ਇੱਕ ਡੈਮੋਇਸ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਮਾਲਕੀ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੁਆਰਾ, ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਬਣੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਵੀ ਉਸ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਹੋਂਦ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਜਿਸ ਦਾ ਮਾਲ ਜਹਾਜ਼' ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰਦੀ ਹੈ।

405. ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕੀ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਇੱਕ ਮੌਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ. ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁੱਖ ਟੈਸਟ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਸਟਰ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਾ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਚਾਰਟਰਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਨਾਮਜ਼ਦਗੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਾਂ ਬਰਖਾਸਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ

ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮੌਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕੋਈ ਮਾਇਨੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਕੁਝ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਥਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। "

ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਚਾਲਕ ਦਲ ਜਾਂ ਬੇਅਰਬੋਟ ਚਾਰਟਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਚਾਰਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਚਾਰਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਹਾਜ਼ ਵਪਾਰਕ ਸਾਹਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੂਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਲਈ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ ਅਤੇ ਬੋਝ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਸਬਰੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਚਰਚਾ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

53. ਚਾਰਟਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦਲੀਲ ਸਿਰਫ ਸੇਵਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਇਹ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸੁਪਰ-ਚੈੱਕ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਅਸਲ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।

54. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਧਾਰਾ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਠੇਸ

ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰਟਰਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਾਰਟਰਰ ਬੀ. ਐੱਸ. ਐੱਨ. ਐੱਲ. (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ।

55. ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਪਰਾਸਰਨ ਨੇ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਪੋਰਟ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1976 ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ 4 ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼/ਬੰਦਰਗਾਹ ਕਰਾਫਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮ 6 ਅਨੁਸਾਰ ਟਿੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿਯਮ 8 ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਕਰਾਫਟ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਛੇ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ। ਚਾਲਕ ਦਲ ਜਾਂ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੈਬਿਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਅਨੁਸਾਰ; ਨਾਲ ਹੀ, ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਿਰਫ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਇਸ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ/ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਦਿ ਬਾਰੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਮਲਕੀਅਤ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਕੇ ਮਾਲਕ ਬਣਨਾ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਿੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡਿਪਟੀ ਕੰਜ਼ਰਵੇਟਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਰੀ ਵਿੱਚਃ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

56. ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਕੋਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਹੀ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰ-ਪਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧਾਰ ਉੱਤੇ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸੀ।

57. ਆਰਟੀਕਲ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੱਤਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ, ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 20ਵੀਂ ਸਦੀ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਹੈ

ਆਰਟੀਕਲ 366 (29 ਏ) (ਈ ਤੋਂ ਐਫ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਦੁਆਰਾ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਅਤੇ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ

“21. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 366 ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) ਤੋਂ (ਐੱਫ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਲੈਣ-ਦੇਣ "ਵਿਕਰੀ" ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਸਲ ਵਿਕਰੀ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਿਰਫ ਢੁਕਵੀਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਜਾਂ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਥਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਸਵਾਲ ਉੱਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰ ਹਨ। ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 286 ਦੀ ਧਾਰਾ (1) (ਏ) ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ (ਛੇਵੀਂ ਸੋਧ) ਐਕਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੀਜਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਚੌਥਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਜੋ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਢੁਕਵੀਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਕੋਈ ਗਲਪ ਬਣਾ ਕੇ, ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਨੂੰਨ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ।

24. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਚੁਕਵੀਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਲੰਘਦੀ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਪਾਸ ਹੋਣਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ ਜਾਂ ਬਾਹਰ।

25. ਫਿਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਇਹ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਹੈ ਸਿਰਫ

ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਉਚਿਤ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਲਪ ਬਣਾ ਕੇ ਖਪਤ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ 'ਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 286 (1) (ਏ) ਦੀ ਛੱਡੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਥੇ, ਅਸੀਂ ਬੰਗਾਲ ਇਮਿਊਨਿਟੀ ਕੇਸ, ਏ. ਆਈ. ਆਰ. 1955 ਐੱਸ. ਸੀ. 661 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਚੁਕਵੀਂ ਉਦਾਹਰਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ, ਸਿਰਫ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ। ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਤਸਵੀਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

“ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਲਓ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਅਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੋਵੇਂ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਮੰਨ ਲਓ ਕਿ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦਾ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ

ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੋਦਾਮ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੀ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਨੈਟ ਸਰਕਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਚੂਨ ਦੁਕਾਨ ਹੈ। ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਵਿਖੇ ਕੁੱਝ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਇਹ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵੇਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਚੂਨ ਦੁਕਾਨ, ਦੋਵੇਂ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ, ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਖਪਤ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਖਰੀਦਦਾਰ ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੇ ਗੋਦਾਮ-ਰੱਖਿਅਕ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਇੱਕ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਚੂਨ ਦੁਕਾਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।

ਇਸ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਵਿਕਰੇਤਾ ਦਾ ਗੋਦਾਮ-ਰੱਖਿਅਕ, ਇਸ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ 'ਤੇ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਖਪਤ ਲਈ ਕਨਾਟ ਸਰਕਸ ਵਿਖੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਚੂਨ ਦੁਕਾਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ 'ਤੇ, ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ' ਸਥਾਨ 'ਗੁੜ੍ਹਗਾਓਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸੰਭਵ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਣਜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਦੀ ਸਰਹੱਦ ਪਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੁਬਾਰਾ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਲੈਣ-ਦੇਣ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਧਾਰਾ (2)

ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਦੀ ਸਰਹੱਦ ਪਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੋਵੇਂ ਖਰੀਦਦਾਰ ਉਸੇ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੈ। ਯਕੀਨਨ, ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ, 'ਅਸਲ ਵਿੱਚ', ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰੇਗਾ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਬੰਦੀ ਹਟਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (1) (ਏ) ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇਕੱਲਾ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ' ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਕਾਲਪਨਿਕ 'ਸਥਾਨ' ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੀਮਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਸੌਂਪ ਕੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕਾਤਮਕ ਜਾਂ ਉਸਾਰੂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਗੁਡ਼ਗਾਓਂ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਸੀ। " ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਮਾਲ ਸਥਿਤ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਵੀ ਉਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਸਥਿਤ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਾਜ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਲੜ੍ਹੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਪਰੀ ਹੈ।

ਸਮਾਨ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਲਈ ਇਹ ਇੱਕ ਪੂਰਵ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਨੇ ਰਸਮੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੋਵੇ ਜਿੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਲੰਘਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ”

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਨੇ ਰਸਮੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਸਥਿਤ ਹਨ, ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਮਾਲ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

58. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 20ਵੀਂ ਸਦੀ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ) ਵਿੱਚ ਅਨੁਛੇਦ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਦੋਂ ਜਾਂ ਕੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਕੋਈ ਸਾਰਥਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਝੌਤੇ 'ਤੇ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ

ਪੈਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦਾ ਸਥਾਨ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 20ਵੀਂ ਸਦੀ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਹੈਃ

“26. ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਕਿੱਥੇ ਹੈ। ਅਨੁਛੇਦ 366 (29-ਏ) (ਡੀ) ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 366 ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪ-ਭਾਗ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨਃ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ; ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ; ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਉੱਤੇ; ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ; ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਈ) ਮਾਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਉੱਤੇ; ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਐੱਫ) ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਉੱਤੇ। ਖੰਡ (29-) ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦ "ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਤਬਾਦਲਾ, ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਸਪਲਾਈ"। (ਏ) ਇਸ ਲਈ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ, ਡਿਲਿਵਰੀ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਕਰੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਕਰੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਈ) ਅਤੇ (ਐੱਫ) ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਿਕਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਨੂੰ ਇਸ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ

ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਉੱਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਪਾਮਰ, 1979 ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮਾਨਤ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤੀਜੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪੀ. 88. ਉੱਥੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤੀਜੀ ਕਿਸਮ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬੇਲੀ ਨਾਲ ਮਾਲ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ,

ਜਿਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਬੇਲੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਛੱਡਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਖੰਡ (29-ਏ) ਦੇ ਉਪ-ਖੰਡ (ਡੀ) ਦੇ ਇੱਕ ਸਾਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਉੱਤੇ, ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਲੋੜੀਂਦੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਾਰਥਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ ਵੀ ਕੋਈ ਸਾਰਥਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

27. ਆਰਟੀਕਲ 366 (29-ਏ) (ਡੀ) ਅੱਗੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸਿਰਫ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਰਤਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ। ਜੇ ਮਾਲ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਮਾਲ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਕਿੱਥੇ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

28. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਏ ਦਾ ਕੋਈ ਮੁਕੰਮਲ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ

ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦਰਮਿਆਨ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਥਾਨ ਉਹ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। " 40. ਧਾਰਾ 2 (ਟੀ) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 3 (ਡੀ) ਦੇ ਇੱਕ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਮਾਲ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਧਾਰਾ 2 (ਟੀ) ਦੀ ਕਥਿਤ ਵਿਆਖਿਆ 3 (ਡੀ) ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ "ਵਿਕਰੀ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜਾਂ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ ॥ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 54 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 (3) ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ, ਜੋ ਕਿ ਸਿੰਗਲ-ਪੁਆਇੰਟ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 5-ਸੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਟੀ) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 3 (ਡੀ) ਨੂੰ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਐਕਟ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ

ਤਰਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ 2 ਦੀ ਐਂਟਰੀ 54 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ, ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਟੀ) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 3 (ਡੀ) ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ (i) ਇੱਕ ਬਾਹਰੀ ਵਿਕਰੀ ਹੈ; (ii) ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਿਕਰੀ; ਅਤੇ (iii) ਇੱਕ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਿਕਰੀ। "

59. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੀ ਰਾਜ ਇੱਕ ਮੰਨੀ-ਪ੍ਰਮੰਨੀ ਕਲਪਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਮਾਲ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਰਨਾਟਕ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦਾ ਸਥਾਨ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ 20ਵੀਂ ਸਦੀ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਾਡੇ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰਦਾ ਹੈ।

60. ਅਗਰਵਾਲ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿੱਚ। , (1999) 9 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 182, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਮੰਨੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਇੱਕ ਲੀਜ਼ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨਃ

“3. ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈਃ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ VII ਦੇ ਭਾਗ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 54 ਰਾਜ ਨੂੰ "ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ" ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਅਨੁਛੇਦ 366 ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) "ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ" ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

“(ਡੀ) ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ (ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਂ ਨਾ) ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ।

ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਵਿੱਚ, ਅਨੁਸੂਚੀ VII ਦੇ ਭਾਗ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 54 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਆਰਟੀਕਲ 366 ਦੇ ਖੰਡ (29-ਏ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਬਾਦਲਾ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਬਾਦਲਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਲ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਥਾਈ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਲੀਜ਼ ਵਰਗੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦੇਣਾ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਧਾਰਾ 366 ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 40 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ

645 ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈਃ (ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. ਪੀ. 675)

“ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਜ ਸੰਵਿਧਾਨ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਰਾਜਾਂ ਦੀ 'ਡੀਮਡ' ਏ ਸਮੇਤ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ।

ਆਰਟੀਕਲ 366 ਦੀ ਧਾਰਾ (29-ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਸਿਰਫ਼ ਐਂਟਰੀ 54 ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ। ”

4. ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) (iv) ਅਤੇ 2 (ਐੱਲ) (iv) ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ 366 (29-ਏ) (ਡੀ), ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) ਖਰੀਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (ਐੱਲ) ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਲੀਲ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ' ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਹੈ।

5. ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਵਿਕਰੀ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਨਕਦ ਜਾਂ ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ -

“ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ (ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ) ਨਕਦ, ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੀਮਤੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ। ”

ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਤਬਾਦਲੇ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ "ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ" ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਮਾਲ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਲੀਜ਼ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

6. ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਕੋਲ ਸ਼ਟਰਿੰਗ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਬਿਲਡਰਾਂ ਅਤੇ ਬਿਲਡਿੰਗ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਸ਼ਟਰਿੰਗ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ”

61. ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਓਡੀਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ. ਬਨਾਮ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਗੈਸਿਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ , (2007) 5 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 766 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਕੀ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਅਗਰਵਾਲ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ) ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂਃ

“8. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (ਜੀ) (iv) ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 366 (29-ਏ) (ਡੀ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਗਰਵਾਲ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਵਿੱਚ। ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ, (1999) 9 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 182 ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਜਨਰਲ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1973 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (1) (4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਬੰਧ [ਜੋ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੀ) (4) ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ] ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ" ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ "ਮਾਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ" ਦੀ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (1) (4) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ

ਮਾਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਲੇਵੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਅਗਰਵਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਉੱਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੈਡੀਕਲ ਆਕਸੀਜਨ/ਉਦਯੋਗਿਕ ਗੈਸ ਨਾਲ ਭਰੇ ਸਿਲੰਡਰ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਉਧਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਕਰਜ਼ਾ 14 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਸੀ। ਓਵਰ ਰਿਟੇਨਸ਼ਨ ਚਾਰਜ 14 ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਲੇਵੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਉੱਤੇ ਸੀ। "

62. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿੱਤ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਮਿਤੀ 10.5.2008 ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤੇ ਉੱਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਬਾਰੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਵਾਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਵਾਲ ਸਿਰਫ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੇਐੱਸਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਡ ਸੇਲ ਉੱਤੇ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ/ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਰੀ ਵਿੱਚਃ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ

63. ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਤੱਟੀ ਰਾਜ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਏ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਤੀਜੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਭੂ-ਭਾਗ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਹੱਦ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ 12 ਸਮੁੰਦਰੀ ਮੀਲ ਤੱਕ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅਧਾਰ ਰੇਖਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 297 ਉੱਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ 7ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੂਚੀ । ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 25 ਤੋਂ 27 ਅਤੇ 30, ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 32, ਭਾਵ ਸਮਵਰਤੀ ਸੂਚੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

64. ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਬਹਿਸਾਂ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 293 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਬਾਰੇ ਡਾ. ਬੀ. ਆਰ. ਅੰਬੇਡਕਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਜਵਾਬਾਂ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਤੇ ਫਿਸ਼ਿੰਗ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ), 7ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਰਾਜ ਸੂਚੀ II ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 13 ਅਤੇ 21 ਅਤੇ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਮੱਛੀ ਪਾਲਣ ਐਂਟਰੀ 21 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਉੱਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

65. ਸਾਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਨਤੀਜਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਤੱਟੀ ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਜਵਾਬ ਦਾਖਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਸਾਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਹੈ, ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

66. ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮੰਗਲੌਰ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਊ ਮੰਗਲੌਰ ਪੋਰਟ ਉੱਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ 20ਵੀਂ ਸਦੀ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੇ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਵਿਕਰੀ-ਟੈਕਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਬੀ. ਐੱਸ. ਐੱਨ. ਐੱਲ. (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਈ ਹੋਰ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

67. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਿਕਰੀ ਮੰਨੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲ ਵੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਬਲਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਠੀਕ ਹੈ, ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਯਕੀਨ ਦਿਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਬਦਲ ਵਜੋਂ ਚੁੱਕਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨੋਟਿਸ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਮੰਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਉਹ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਲਿਆ

ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

68. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਚਾਰਟਰ ਪਾਰਟੀ ਸਮਝੌਤਾ ਇੱਕ ਸਮਝੀ ਗਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਰਨਾਟਕ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5ਸੀ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 2 (ਜੇ) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਆਰਟੀਕਲ 366 (29ਏ) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਪੀਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੋਈ ਖਰਚਾ ਨਹੀਂ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

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



Tarun Mehra

Advocate