[2019] 2 एस. सी. आर. 254

एस्सार शिपिंग लिमिटेड।

वी.

कलकत्ता के बंदरगाह के लिए ट्रस्टियों का बोर्ड

(2007 की सिविल अपील सं. 5654)

15 फरवरी, 2019

[अभय मनोहर सेप्रे और

उदय उमेश ललित, जे. जे.]

प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963:

पोत की देयता-क्षति पहुँचाने के लिए-अपीलार्थी के पोत को जलाने के दौरान दुर्घटना-कोयला लोडर को क्षति पहुँचाना

डॉक कॉम्प्लेक्स ने पोत को हुए नुकसान की जिम्मेदारी ली-पोत के मालिक ने यह कहते हुए अपनी जिम्मेदारी से इनकार कर दिया कि कोयला लोडर को उचित स्थिति में नहीं रखा गया था-हालांकि, बाद में, पोत के मालिक ने विरोध के तहत दायित्व स्वीकार कर लिया-इसके बाद पोत को बाहर निकलने की अनुमति दी गई-सरकार द्वारा गठित समिति ने पाया कि दुर्घटना गतिशील परिस्थितियों के कारण हुई थी जैसे कि।

जहाज का डीबेलेस्टिंग, डॉक में उच्च जल स्तर, तेज हवा की गति, संचार की अपर्याप्तता और गलत स्थिति में कोल लोडर की पार्किंग और इसलिए किसी भी व्यक्तिगत जिम्मेदारी को नहीं सौंपा जा सकता है

घोषणा की मांग करने वाले पोत के स्वामी द्वारा सूट कि

दायित्व की स्वीकृति अमान्य थी और इसे रद्द करने की मांग की गई थी - प्रत्यर्थी-पोर्ट ने रुपये के डिक्री का दावा करते हुए एक जवाबी दावे के साथ अपनी लिखित प्रस्तुति दायर की। 30 लाख-निचली अदालत ने समिति के निष्कर्ष पर भरोसा करते हुए मुकदमे का फैसला सुनाया-अपील में, खंड पीठ

उच्च न्यायालय ने प्रतिवाद की अनुमति दी-दावे को खारिज करते हुए-अपील पर, अभिनिर्धारित कियाः समिति जिसने पाया कि व्यक्तिगत जिम्मेदारी नहीं सौंपी जा सकती थी, जिसमें क्षेत्र में तकनीकी विशेषज्ञता और ज्ञान रखने वाले व्यक्ति शामिल थे-सभी प्रासंगिक कारकों के मूल्यांकन पर समिति द्वारा सही परिप्रेक्ष्य में विधिवत विचार किया गया था-इसलिए निचली अदालत द्वारा लिया गया दृष्टिकोण न्यायसंगत और सही था और इसलिए वाद का फैसला किया गया है-कलकत्ता बंदरगाह के कानून-खंड 16 और 20।

अपील को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1. वर्तमान मामले में हुई दुर्घटना ने ध्यान आकर्षित किया था और भारत सरकार ने एक समिति नियुक्त की थी

दुर्घटना के विभिन्न पहलुओं की जांच करना और जिम्मेदारी तय करना। समिति में चार व्यक्ति शामिल थे जिनके पास तकनीकी विशेषज्ञता थी।

इस क्षेत्र में विशेषज्ञता और ज्ञान। उक्त समिति ने पाया कि दुर्घटना के समय प्रचलित गतिशील स्थिति के कारण कोई विशिष्ट जिम्मेदारी तय नहीं की जा सकी और यह समिति द्वारा नामित पांच कारकों के संयोजन के परिणामस्वरूप हुआ था। हर एक कारक में और पर चला गया था

अपनी चर्चा के अंत में समिति ने पाया कि इस मामले में व्यक्तिगत जिम्मेदारी नहीं सौंपी जा सकती है। [पैरा 19] [270-बी-सी]

2. उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने इन तथ्यों पर भरोसा किया कि पोत के स्वामी को बर्थिंग मास्टर ने कहा था कि

लंगर डालें और क्या पोत के स्वामी द्वारा दिए गए इस तरह के निर्देश का पालन करने में कोई समय अंतराल था, जिसने बर्थिंग मास्टर के लिए इसे और कठिन बना दिया, लेकिन उस ओर से सबूत स्पष्ट नहीं है। दुर्घटना के कारणों के संबंध में अपने उत्तर में, बर्थिंग मास्टर ने दो कारण दिएः जहाज का उच्च बोर्ड यानी पानी की सतह के ऊपर का क्षेत्र और हवा का प्रभाव। हालाँकि, उन्होंने एंकरिंग के संबंध में देरी को एक कारण के रूप में नहीं बताया। समिति, जिसमें क्षेत्र के विशेषज्ञ शामिल थे, ने गवाहों से भी पूछताछ की थी और उसके सामने पूरी सामग्री पर विचार किया था, जिसके बाद वह अपने निष्कर्ष पर पहुंची थी। उक्त समिति ने भी पोत को लंगर डालने में देरी के इस कारक को एक कारण नहीं बताया। इसलिए खण्डपीठ को मामले पर विचार करते समय उक्त पहलू को ध्यान में नहीं रखना चाहिए था। [पैरा 22] [272-डी-ई]

3. मामले के तथ्यों से, दो महत्वपूर्ण पहलू जो सामने आते हैं, वे हैं (ए) पोत के स्वामी की ओर से सूचना न देना।

इस तथ्य के बारे में कि जहाज ने ताले पर रहते हुए गोला गिराया था और (बी) बर्थिंग मास्टर की ओर से जहाज के मसौदे से खुद को अवगत कराने में विफलता, हालांकि वह उस हिस्से की जांच करने के लिए बाध्य था। अन्य सभी कारक या तो प्राकृतिक कारक थे, जैसे कि जब्त किए गए गोदी में पानी का स्तर या हवा की तीव्रता या वे कारक थे जिन पर न तो पोत के स्वामी का और न ही बर्थिंग मास्टर का कोई सीधा नियंत्रण था। संचार की कमी जैसे कारक, जैसा कि वादी-अपीलार्थी द्वारा प्रस्तावित किया गया था, टग और बर्थिंग मास्टर के बीच या जेटी के दक्षिणी सिरे पर कोयला लोडर का स्थान या बर्थिंग क्षेत्र योगदान करने वाले कारक हो सकते हैं, लेकिन मामले के मूल में उपरोक्त दो विशेषताएं थीं। उन दोनों विशेषताओं में से प्रत्येक पर दोनों पक्षों द्वारा देयता को विपरीत दिशा में रखने के लिए भरोसा किया जाता है। [पैरा 23] [272-एफ-एच] [2019] 2 एस. सी. आर.

4. यह बर्थिंग मास्टर के कर्तव्य का हिस्सा था कि वह जहाज का नियंत्रण संभालने से पहले जहाज के मसौदे की जांच करे। जहाज। उपनियमों के तहत पोत को बंदरगाह के अधिकारी या बर्थिंग मास्टर के नियंत्रण में होना था। बर्थिंग मास्टर कोई नया आने वाला या अनुभवहीन व्यक्ति नहीं था। वह.

उन्हें कम से कम 1500 पिछले अवसरों पर ताले से गोदी क्षेत्र तक जहाजों को नेविगेट करने का अनुभव था। यदि हवा की तीव्रता 24 समुद्री मील थी जब उन्होंने जहाज का नियंत्रण संभाला, तो यह उनके लिए जहाज पर नियंत्रण संभालने से पहले मसौदे की जांच करने में अधिक सावधानी बरतने का कारण था। बंदरगाह द्वारा नियुक्त और अधिकृत एक अधिकारी के रूप में, उन्हें किसी और की तुलना में अधिक जानकारी थी कि जहाज को ताले से गोदी क्षेत्र तक कैसे ले जाना है। इस मामले को देखने और जिम्मेदारी तय करने के लिए भारत सरकार द्वारा इस क्षेत्र के चार विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त की गई थी; कि समिति ने सभी संबंधित व्यक्तियों के बयान दर्ज किए थे।

पोत के स्वामी, बर्थिंग मास्टर और अन्य सभी संबंधित अधिकारियों सहित; और यह कि पूरी तरह से जांच के बाद

दुर्घटना किसी के नियंत्रण से बाहर थी। [पैरा 23] [273-बी-डी] 5. पूरे मामले पर विचार करते हुए, समिति द्वारा सभी प्रासंगिक कारकों के मूल्यांकन पर विधिवत विचार किया गया।

सही परिप्रेक्ष्य में और यह निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता है कि केवल पोत के स्वामी की ओर से कमीशन या चूक के कार्य, कोयला लोडर को नुकसान पहुंचाने के लिए जिम्मेदार थे और इसके परिणामस्वरूप थे। उसे अपनी सूचना न देने के लिए कुछ हद तक जिम्मेदार ठहराया जा सकता है, लेकिन बर्थिंग मास्टर की ओर से वह करने में विफलता जो उससे अपेक्षित थी और अन्य कारक भी जिम्मेदार थे। परिस्थितियों में समिति द्वारा निकाला गया निष्कर्ष, जो एकल न्यायाधीश के साथ वजन करता है, सही परिप्रेक्ष्य है जिससे मामले पर विचार किया जाना आवश्यक है। इसलिए, निचली अदालत द्वारा लिया गया दृष्टिकोण न्यायसंगत और सही था और खंड पीठ का दृष्टिकोण गलत था। [पैरा 24] [273-ई-जी]

फवल्स वी। ईस्टर्न एंड ऑस्ट्रेलियन स्टीमशिप कंपनी,

लिमिटेड [1916] 2 एसी 556-प्रतिष्ठित।

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 5654

2007 से।

1997 के ए. पी. डी. सं. 338 में कलकत्ता में उच्च न्यायालय के दिनांकित <आई. डी. 1 के निर्णय और आदेश से।

एस्सार शिपिंग लिमिटेड। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए ट्रस्टियों का बोर्ड

पिनाकी अड्डी, चिरारंजन अड्डी, अधिवक्ता। अपीलार्थी के लिए।

बडी ए. रंगानाधन, ए. वी. रंगम, अधिवक्ता। के लिए

उत्तरदाता।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

उदय उमेश ललित, जे।

1. विशेष अनुमति द्वारा यह अपील उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा पारित 27.10.2006 दिनांकित निर्णय और आदेश को चुनौती देती है। कलकत्ता में 1997 के ए. पी. डी. No.338 नामक अपील को अनुमति देते हुए और उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश द्वारा पारित 09.04.1997 दिनांकित डिक्री को दरकिनार करते हुए

1998 के वाद सं. 12 में न्यायालय।

2. 27.08.1987 पर लगभग 1148 बजे। अपीलार्थी (औपचारिक रूप से दक्षिण भारत के रूप में जाना जाता है) से संबंधित पोत "एम. वी. चेन्नई नेरमाई"

शिपिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड) तूतीकोरिन बंदरगाह पर डिलीवरी के लिए हल्दिया डॉक्स में कोयले के कार्गो को लोड करने के लिए हल्दिया बंदरगाह के लॉक गेट पर पहुंचा। जहाज 1300 बजे तक लॉक गेट पर था। 1306 बजे। , कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के नियमों के अनुसार, पोर्ट ट्रस्ट के बर्थिंग मास्टर श्री रजक 1342 बजे तक जहाज पर सवार हो गए। हल्दिया बन्दरगाहक ताला फाटकसँ बरथिंग क्षेत्र धरि जहाजकेँ खींचने लेल आगू आ पाछाँ टग लगाओल गेल छल। जब जहाज को लगभग 1354 बजे खड़ा किया जा रहा था। , पोत का स्टार्टबोर्ड क्वार्टर बर्थिंग क्षेत्र के किनारे तैनात एक कोयला लोडर के संपर्क में आया और कोयला लोडर क्षतिग्रस्त हो गया।

3. उसी दिन हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के प्लांट इंजीनियर द्वारा जहाज के मास्टर को एक पत्र जारी किया गया था जिसमें जिम्मेदारी दी गई थी।

जहाज पर नुकसान के लिए। उसी दिन स्वामी ने इस बात पर जोर देते हुए कि कोयला लोडर को उचित स्थिति में नहीं रखा गया था, दायित्व की स्वीकृति से इनकार करते हुए जवाब दिया था। उसी दिन मरीन ऑपरेशंस डिवीजन, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट से जहाज के मालिक को एक नोटिस भेजा गया था, जिसमें कहा गया था कि मास्टर और नुकसान के लिए जिम्मेदार जहाज को तुरंत दायित्व की स्वीकृति के लिए अनुरोध किया गया था। मास्टर ने समर्थन दिया; "पूर्वाग्रह के बिना प्राप्त किया गया, मैं उपरोक्त के लिए दायित्व को सुरक्षित बर्थिंग पत्रों की उचित स्थिति के उल्लंघन के रूप में स्वीकार नहीं करता। निम्नलिखित हैः " उक्त नोटिस का जवाब भी उसी दिन मास्टर द्वारा भेजा गया था, जिसमें दोहराया गया था कि कोयला लोडर को जेट्टी के केंद्र में रखने की सामान्य प्रथा के विपरीत उचित स्थिति में नहीं रखा गया था और बर्थिंग मास्टर और टग के बीच संचार खराब था। उसी दिन, मास्टर ऑफ [2019] 2 एस. सी. आर. द्वारा भी एक पत्र भेजा गया था।

पोत ने हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, हल्दिया के उपाध्यक्ष को बताया कि कोयला लोडर को उचित स्थिति में नहीं रखने के परिणामस्वरूप और अन्य कारणों से पोत को भी नुकसान पहुंचा है।

पत्र में कहा गया। 4. फिर से 29.08.1987 पर पोत के स्वामी ने प्रबंधक, समुद्री संचालन, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स को लिखा कि

रस्साकशी और दोषपूर्ण संचार प्रणाली की ओर से विफलता विशेष रूप से उन स्थितियों में जहां तेज हवाएं चल रही थीं। 30.08.1987 पर पोत ने लोडिंग ऑपरेशन पूरा कर लिया लेकिन बंदरगाह अधिकारियों द्वारा मंजूरी के अभाव में इंतजार किया गया। आई. डी. 1 पर प्रबंधक, मरीन ऑपरेशंस डिवीजन, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जहाज के मालिक को एक नोटिस जारी किया गया था जिसमें उसे और नुकसान के लिए जिम्मेदार जहाज को दायित्व की अंतरंग स्वीकृति के अनुरोध के साथ रखा गया था। उक्त पत्र की प्रति पर स्वामी द्वारा दिया गया समर्थन था; "रक्षा के अधिकार के लिए मालिकों/एजेंटों के विवाद पर पूर्वाग्रह के बिना विरोध के तहत स्वीकार की गई देयता"। कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के मरीन ऑपरेशंस डिवीजन के प्रबंधक द्वारा इसी आशय का एक और नोटिस 01.09.1987 पर भेजा गया था। उक्त सूचना की प्रति का समर्थन निम्नलिखित प्रभाव से थाः केवल लोडर की सीमा तक पूर्वाग्रह के बिना स्वीकार की गई देयता

बारी-बारी से काम करने की स्थिति में रखा जा रहा है "। उपरोक्त अनुमोदन के बाद, जहाज को 01.09.1987 पर हल्दिया डॉक्स से बाहर निकलने की अनुमति दी गई थी।

5. 20.10.1987 पर भारत सरकार द्वारा एक आदेश पारित किया गया था, सतह परिवहन मंत्रालय ने निम्नानुसार एक समिति का गठन कियाः हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में कोयला बर्थ पर एक शिपलोडर 27.8.87 पर क्षतिग्रस्त हो गया था जब एक जहाज "चेन्नई नेरमाई" को खड़ा किया जा रहा था। क्षति गंभीर और व्यापक प्रकृति की थी। दुर्घटना के विभिन्न पहलुओं की जांच करने और जिम्मेदारी तय करने के लिए एक जांच समिति गठित करने का निर्णय लिया गया है। इस समिति में निम्नलिखित सदस्य होंगेः

डी. ए. (पी) संगठन, सतह परिवहन मंत्रालय। (iii) निदेशक (तकनीकी) "पूम्पुहार" शिपिंग कंपनी।

V.Floor, 304/305, अन्ना सालेई,

मद्रास-600 018।

((iv) समुद्री विभाग के निदेशक।

कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट-संयोजक।

एसएआर शिपिंग लिमिटेड। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासियों का बोर्ड [उदय उमेश ललित, जे।]

2. समिति 30.11.87 द्वारा अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी।

6. समिति इस मामले में गई, विभिन्न अधिकारियों से पूछताछ की और 06.01.1988 पर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। अनुच्छेद 5 से 9

आर टी थेः

" 5. एम. वी. " आवास के साथ चेन्नई नेरमाई की लंबाई लगभग 190 मीटर है। कैप्टन। दुर्घटना से पहले जब वह सैंडहेड्स पहुंची तो अरुण राजगोपाल जहाज के मालिक थे। पोत का आगमन ड्राफ्ट 7 मीटर बताया गया था। 27 अगस्त, 1987 को हल्दिया के ताले में प्रवेश करने से पहले जहाज को नीचे उतार दिया गया था और इसे ताला में जारी रखा गया था ताकि जहाज के मालिक के अनुसार जहाज का औसत मसौदा लगभग 5.5 मीटर तक कम हो जाए। हालाँकि, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थिंग मास्टर श्री एस. पी. रजक को इस मामले की सूचना नहीं दी गई थी, जो ताले पर जहाज पर सवार हुए थे। दुर्भाग्यपूर्ण दिन बंदरगाह के अंदर पानी का स्तर उच्च ज्वार के कारण डेटम से 5 मीटर ऊपर था।

लगभग 4.5 मीटर की सामान्य स्थिति। 6. कोल बर्थ की ओर बढ़ते समय पोत को 24 समुद्री मील की गति से दक्षिण-पश्चिम से भारी हवा का सामना करना पड़ा। एम. टी. अहल्या और एम. टी. कुंती बर्थिंग ऑपरेशन में जहाज की सहायता के लिए उपलब्ध थे। एम. वी. के रूप में " चेन्नई नेरमाई के पास एक हल्का ड्राफ्ट था जिसे बंदरगाह की ओर से काफी पवन बल के अधीन किया गया था। जब्त किए गए डॉक में उच्च जल स्तर के कारण प्रभाव आगे स्पष्ट हो गया। जहाज के पीछे की ओर स्थित होने और उस क्षेत्र पर साइड थ्रस्ट होने के कारण जहाज पर ठहराव बाकी जहाज की तुलना में बहुत अधिक था। नतीजतन, जहाज के पिछले हिस्से को लगातार बर्थ की ओर उड़ाया जा रहा था जो हो सकता था

टग द्वारा पर्याप्त रूप से जाँच नहीं की जानी चाहिए। नतीजतन, जहाज के स्टर्न ने जेटी से संपर्क किया और जहाज के ओवरहैंगिंग काउंटर ने नंबर 1 शिपलोडर से संपर्क किया जो बर्थ के दक्षिणी छोर की ओर खड़ा था। समिति के पास जहाज को हुए नुकसान की जांच करने का अवसर नहीं था, लेकिन ऐसा प्रतीत होता है कि यह हल्की प्रकृति का था जैसा कि जहाज कर सकता था।

कई पहिये पटरी से उतर गए। इस क्षति के कारण विशेष शिपलोडर इन-ऑपरेटिव हो गया था।

7. यह देखा गया है कि जहाज के मालिक ने बर्थिंग मास्टर को डीबलास्टिंग के बारे में सूचित नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप जहाज को बंदरगाह की ओर से बड़ी हवा की ताकत का सामना करना पड़ा। उस विशेष दिन हवा की गति जो [2019] 2 एस. सी. आर. को सूचित की गई है।

24 समुद्री मील काफी थे, हालांकि ऐसी स्थिति में बर्थिंग ऑपरेशन सामान्य रूप से निलंबित नहीं किया जाता है। ऑपरेशन के एक चरण में एम. वी. का भी खतरा था। चेन्नई नेरमाई "एक ड्रेजर पर स्थापित हो रहा है जो कोल बर्थ के दक्षिणी छोर से परे बंधा हुआ था। सौभाग्य से दुर्घटना को टाला जा सका।

8. पोत के पिछले हिस्से में स्थित आवास पर कार्य करने वाला पवन बल बहुत मजबूत साबित हुआ जिसे सहायक रस्सियों द्वारा रोका नहीं जा सका। हालांकि जहाज का एक हिस्सा बर्थ के संपर्क में आया था, लेकिन जेटी को ज्यादा नुकसान नहीं हुआ था। दुर्भाग्य से, जहाज के लटकते हुए काउंटर ने नंबर 1 शिपलोडर के एक पैर को छू लिया, जिससे पहले बताए गए नुकसान हुआ।

9. जबकि दुर्घटना के समय प्रचलित गतिशील स्थिति के कारण कोई विशिष्ट जिम्मेदारी तय नहीं की जा सकती है

ऐसा प्रतीत होता है कि निम्नलिखित कारकों के कारण उपरोक्त घटनाएँ हुई हैं।

दुर्घटनाः

(ii) ज्वार की उच्च वृद्धि के कारण जब्त किए गए डॉक के भीतर उच्च जल स्तर जिसके परिणामस्वरूप जहाज पर हवा की क्रिया में वृद्धि हुई। (iii) एक कोण पर 24 समुद्री मील की उच्च गति से हवा का बहने से जहाज के पिछले हिस्से में ऊपर की संरचना के कारण काफी पवन बल पैदा होता है।

(iv) जहाज और जहाज के बीच संचार प्रणाली की अपर्याप्तता।

सहायक रस्साकशी समय पर कार्रवाई में देरी का कारण बनती है।

(v) इसके बजाय बर्थ के दक्षिणी छोर पर नंबर 1 शिपलोडर की पार्किंग केंद्र में सामान्य स्थान "।

7. पैरा नं. में विभिन्न कारकों को निर्धारित करने के बाद। 9 , उन कारकों पर समिति द्वारा विस्तार से विचार किया गया और अंत में निष्कर्ष यह निकलाः

" 17. जैसा कि पहले बताया गया है, दुर्घटना कुछ असामान्य कारकों के दुर्भाग्यपूर्ण संयोजन के कारण हुई थी।

जिसके लिए कोई व्यक्तिगत जिम्मेदारी नहीं सौंपी जा सकती है।

राशन कि देयता की पावती दिनांक 01.09.1987 थीऔर बिना किसी कानूनी प्रभाव के और उक्त समर्थन को रद्द करने के लिए।

यह तर्क दिया गया था कि पोत के स्वामी ने शुरू में दुर्घटना के लिए दायित्व को स्वीकार करने से इनकार कर दिया था; कि माल की लोडिंग पूरी करने के बावजूद, पोत को जहाज से बाहर निकलने की अनुमति नहीं थी। डॉक और प्रतीक्षा में रखा गया था, और यह कि 01.09.1987 दिनांकित पावती को अनिच्छुक मास्टर से जहाज को गलत तरीके से हिरासत में लेकर छीन लिया गया था।

9. प्रत्यर्थी ने जवाबी दावे के साथ अपना लिखित बयान दायर किया और Rs.30 लाख के लिए एक डिक्री का दावा किया। यह तर्क दिया गया था कि दुर्घटना विशुद्ध रूप से मास्टर और पोत के चालक दल की ओर से लापरवाही के कारण हुई थी; कि अपीलकर्ता दायित्व की स्वीकृति से बंधा था और वादी/अपीलकर्ता कोयला लोडर को हुए नुकसान के लिए प्रतिवादी को क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी था जो कि अनुमानित रूप से Rs.30 लाख था। लिखित कथन में पैरा 14 में निम्नानुसार एक विशिष्ट स्थिति ली गई थीः

" 14. प्रतिवादी ने आगे कहा कि उक्त पोत एम. वी. चेनाई नेरमाई 27 अगस्त, 1987 को सैंडहेड से हल्दिया पहुंचा और लगभग 1100 बजे उसे ताले में डाल दिया गया। लगभग 1305 बजे तक। उक्त पोत एक टग एम. टी. अहल्या की सहायता से कोयला बर्थ के लिए आगे बढ़ा, एक टग एम. टी. अहल्या की सहायता से और जाँच के लिए एम. टी. कुंती की सहायता से। उस समय मौसम खराब था और हवा 24 समुद्री मील की गति से चल रही थी। उक्त पोत का मसौदा जब रेत के सिर पर पहुंचा तो 8 मीटर बताया गया था। इसके अलावा पोत का स्वामी डॉक सिस्टम में प्रवेश करने के लिए जेटी में हल्दिया लोड के पास पहुंचने के समय पोत को डी-बैलास्ट किया गया और ताले में ऐसा करना जारी रखा जिससे पोत का ड्राफ्ट काफी कम हो गया और पोत के फ्रीबोर्ड में वृद्धि हुई जिससे प्रचलित तेज हवा के लिए बड़ा क्षेत्र उपलब्ध हो गया। जब पोत को बर्थ पर भेजा गया था, तब पोत के पिछले हिस्से में काफी हवा चल रही थी। यह पाया गया कि इस वजह से पोत का स्टर्न दक्षिणी और कोयला बर्थ के संपर्क में आया और पोत नंबर से टकरा गया। 1 उस क्षेत्र में खड़ा जहाज लोडर। जैसे-जैसे जहाज को डी-बैलास्ट किया गया था, और जहाज के फ्रीबोर्ड को बढ़ाया गया था, पानी में पानी के क्षेत्र के नीचे जहाजों की पकड़ बहुत कम थी, इसलिए जहाज ऊँचा हो गया और कोयला लोडर को क्षतिग्रस्त कर दिया, जिससे बचा जा सकता था अगर जहाज के डी-बैलास्टिंग के कारण बोर्ड को नहीं बढ़ाया जाता। इस तरह की दुर्घटना के परिणामस्वरूप उक्त जहाज लोडर क्षतिग्रस्त हो गया था जिससे

यह पूरी तरह से कमीशन से बाहर है। जब पोत बंदरगाह में प्रवेश कर रहा था तो पोत का औसत मसौदा घटाकर लगभग [2019] 2 एस. सी. आर. कर दिया गया था।

5.5 पोत के स्वामी के अनुसार मीटर। जहाजों के स्वामी ने बर्थिंग मास्टर को इसकी सूचना नहीं दी जो ताले पर जहाज पर सवार हुए। चूंकि उक्त पोत में एक हल्का मसौदा था, इसलिए उसे बंदरगाह से काफी पवन शक्ति का सामना करना पड़ा

एक तरफ। प्रभाव आगे उच्च के कारण स्पष्ट किया गया था

उक्त गोदी में जल स्तर। नतीजतन, स्वामी और चालक दल और/या वादी के सेवकों और एजेंटों ने उक्त मौसम की स्थिति में उक्त जहाज को असहनीय बना दिया, जिसका खुलासा बर्थिंग मास्टर को भी नहीं किया गया था।

10. अपने प्रत्युत्तर/प्रतिकृति में, अपीलार्थी ने लिखित कथन के 14 आर अभिकथनों को निम्नानुसार निपटायाः

" 5. लिखित कथन के अनुच्छेद 14 के संदर्भ में,

वादी का कहना है कि सही तथ्य इस प्रकार थेः

(क) पोत 23 अगस्त, 1987 को 17.42 बजे तूतीकोरिन से सैंडहेड्स पहुँचा। उनका ड्राफ्ट तब 7 मीटर का था जो सैंडहेड्स से हल्दिया तक बताया गया था। जल्द ही।

फिर हल्दिया की ओर बढ़े, पोत का मसौदा घटाकर 6.5 मीटर कर दिया गया। यह पोत 24 अगस्त, 1987 को दोपहर के समय हल्दिया पहुंचा। चूंकि ताले में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी गई थी, इसलिए जहाज को नदी में लंगर डालना पड़ा ताले हैं।

(ख) 24 अगस्त, 1987 की सुबह हल्दिया में समुद्री कार्यालय द्वारा जहाज को सैंडहेड्स वापस जाने का निर्देश दिया गया और तदनुसार जहाज 26 अगस्त, 1987 को सैंडहेड्स तक वापस चला गया। अगले दिन, जहाज एक नदी पायलट के संचालन के तहत फिर से हल्दिया के लिए रवाना हुआ और 27 अगस्त, 1987 को हल्दिया पहुंचा। लॉक्स में प्रवेश करने से पहले और लॉक्स के अंदर रहते हुए जब तक उसके ड्राफ्ट को नीचे नहीं लाया गया, तब तक जहाज को फिर से हल्दिया में गिराया गया।

4.69 मीटर आगे और 6.25 मीटर पीछे।

(ग) बर्थिंग मास्टर श्री राजाक प्रतिवादी के स्वामित्व वाले और प्रतिवादी के कर्मचारियों द्वारा चिह्नित दो टग की सहायता से जहाज को कोयला बर्थ पर स्थानांतरित करने के लिए लगभग 13 घंटे पर ताले में जहाज पर सवार हुए। इसके बाद जहाज रस्साकशी "अहल्या" की सहायता से ताले से बाहर निकल गया, जिसे दो जहाजों की लाइनों के साथ तेजी से आगे बढ़ाया गया था। जैसे हवा एसएसडब्ल्यू थी। , दूसरी रस्साकशी "कुंती" को स्टारबोर्ड की तरफ स्टैंडबाय के रूप में रखा गया था। जहाज द्वारा लॉक्स को साफ करने के बाद, एस्सार शिपिंग लिमिटेड।

वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

टग "कुंती" को 2 जहाज की लाइनों के साथ तेजी से बनाया गया था और

जहाज कोयले के बरथ की ओर बढ़ा।

(घ) कोयले के बर्थ के रास्ते में जहाज को देखा गया था

बंदरगाह की ओर बढ़ते हुए जिसके बाद फॉरवर्ड टग "अहल्या" को फेंक दिया गया और बर्थिंग मास्टर द्वारा पोत के धनुष को स्टार बोर्ड की ओर धकेलने का निर्देश दिया गया। उसी समय पीछे की ओर चलने वाली टग "कुंती" को स्टर्न को बंदरगाह की ओर खींचने का निर्देश दिया गया था, दुर्भाग्य से दोनों टग बर्थिंग मास्टर के बार-बार दिए गए आदेशों का जवाब देने में विफल रहे, जिसके परिणामस्वरूप बर्थिंग मास्टर द्वारा स्टारबोर्ड की ओर जाने वाले पोत के स्टर्न के कैन्ट को पकड़ने के लिए की गई चाल को प्रभावी ढंग से अंजाम नहीं दिया जा सका और लगभग 13.54 घंटों में पोत का स्टारबोर्ड क्वार्टर जेटी और लोडर नंबर 1 और लोडर और जेटी दोनों के संपर्क में आ गया।

निरंतर नुकसान।

6. सिवाय इसके कि अगली कार्यवाही में क्या कहा गया है

पैराग्राफ और इसके अलावा कि पवन बल प्रासंगिक समय पर लगभग 24 समुद्री मील था, वादी प्रत्येक कथन से इनकार करता है लिखित कथन के अनुच्छेद 14 में निहित है। विशेष रूप से, इस बात से इनकार किया जाता है कि पोत का स्टर्न इसके संपर्क में आया था

लोडर पवन बल के कारण या कि पवन बल था

काफी या कि जहाज के नीचे बहुत कम था

पानी में जल क्षेत्र या कि टक्कर नहीं होती अगर पोत को गिराया नहीं गया होता। इस बात से भी इनकार किया जाता है कि बर्थिंग मास्टर को पोत के मसौदे के बारे में पता नहीं था या वादी के किसी भी कार्य से पोत को असहनीय बना दिया गया था

या उसके सेवक या अभिकर्ता जैसा कि आरोप लगाया गया है या बिल्कुल भी नहीं।

11. अपीलार्थी/वादी ने कैप्टन से पूछताछ की। इसके मामले के समर्थन में पी. डब्ल्यू. 1 के रूप में पोत के मास्टर अर्जुन राज गोपाल। अपनी जाँच में-इन-चीफ, सवाल के जवाब में No.112 PW1 ने स्वीकार किया कि जबकि पोत था

ताले में पवन बल लगभग 24 समुद्री मील था। सवाल No.239 के जवाब में उन्होंने कहा कि जब तक जहाज गोदी में होगा, यह बर्थिंग मास्टर के नियंत्रण में होगा। एक सवाल के जवाब में उन्होंने कहा कि चूंकि जहाज को दो दिनों के लिए हल्दिया बंदरगाह से बाहर जाने की अनुमति नहीं थी, इसलिए उन्होंने समर्थन के तहत अपने हस्ताक्षर किए। प्रश्न No.396 का उत्तर देते समय, टक्कर का कारण नीचे बताया गया थाः

396 प्र. आपके अनुसार इस टक्कर का कारण क्या था? A. यह अधिकारियों की ओर से लापरवाही के कारण था

पोर्ट क्योंकि एक लोडर को [2019] 2 एस. सी. आर. के लिए गलत स्थिति में रखा गया था।

पोत की बर्थिंग। बर्थिंग मास्टर के आदेशों को पूरा करने के लिए फॉरवर्ड टग की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं आई। बर्थिंग मास्टर के आदेशों का जवाब देने में पीछे की रस्साकशी बहुत धीमी थी। बर्थिंग मास्टर और विशेष रूप से आगे वाले के बीच संचार बहुत खराब था और रस्साकशी के वी. एच. ए. के माध्यम से वॉकी टॉकी द्वारा किया जाना चाहिए था। एंकर को पहले नहीं लाया जा सका क्योंकि ड्रेजर अयस्क और कोयले के बर्थ के बीच बंधा हुआ था। अंत में जहाज के धनुष से कोयला बर्थ तक एक लाइन लेने के लिए कोई लंगर डालने वाली नाव नहीं थी जो इसमें सहायक होती।

डिब्बे की जाँच करना और जहाज़ को सीधा करना। "

अपनी प्रतिपरीक्षा में, प्रश्न No.466 का उत्तर देते हुए, पीडब्लू1 ने स्वीकार किया कि उन्होंने बर्थिंग मास्टर को इस तथ्य के बारे में सूचित नहीं किया था

कि उसने जहाज़ को डी-बैलास्ट कर दिया था। प्रश्न No.468 का उनका उत्तर निम्नलिखित प्रभाव का था।

468.प्र. यदि मेरा सुझाव है कि आप बर्थिंग सामग्री को सभी आवश्यक विवरणों के बारे में सूचित नहीं करते हैं, जिसमें यह तथ्य भी शामिल है कि जहाज के मसौदे को डीबॉलास्टिंग द्वारा कम किया गया था, तो आपका क्या जवाब होगा?

उ. बर्थिंग मास्टर जेट्टी के साथ काम करता था और जहाज पर स्थानीय गिरोह के रास्ते चढ़ता था और इसलिए, उसे पढ़ना चाहिए था

मसौदा जो हमेशा बोर्डिंग पायलट द्वारा प्रथागत होता है। डिबेलास्टिंग 1300 बजे तक पूरी हो गई थी। बर्थिंग से पहले मास्टर 1306 बजे सवार हुए। इसलिए, उन्हें पोत के मसौदे का नवीनतम मसौदा पढ़ना चाहिए था।

12. अपने मामले के समर्थन में प्रतिवादी/प्रतिवादी द्वारा चार गवाहों से पूछताछ की गई। कैप्टन। आर. एम. गंगाधर, प्रबंधक (समुद्री) हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट को डी. डब्ल्यू. 1 के रूप में जांच की गई थी। उनकी परीक्षा-इन-चीफ में प्रश्न No.16 का उत्तर इस प्रकार थाः

" 16. प्र. क्या बर्थिंग से पहले डॉक में ड्राफ्ट को कम करना सामान्य है?

लोडिंग?

उ. सामान्य मौसम में इससे कोई फर्क नहीं पड़ता, लेकिन जब हवा तेज होती है तो कोई भी विवेकपूर्ण मास्टर जहाज को गिराता नहीं है।

पोत के गुजरने के दौरान "।

सवाल के जवाब में नं. 51 , अपनी प्रतिपरीक्षा में वह

यह स्वीकार किया कि पोत का कार्यभार संभालने से पहले बर्थिंग मास्टर के लिए मसौदा चिह्नों से परिचित होना प्रथागत था। इसके अलावा, प्रश्न सं। 123 उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि मसौदा रेखाएँ

बर्थिंग मास्टर के पास पहुँचते समय पोत स्पष्ट रूप से दिखाई देता है। जहाज़ को। प्रश्न संख्या 124 के उत्तर में उन्होंने स्वीकार किया कि यदि बर्थिंग मास्टर ड्राफ्ट लाइनों की जांच नहीं करते हैं, तो यह उनकी ओर से लापरवाही होगी।

सवाल और जवाब इस प्रकार थेः

एसएआर शिपिंग लिमिटेड। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

123. प्र. यदि ऐसा है तो जहाज की मसौदा रेखाएँ बर्थिंग मास्टर को स्पष्ट रूप से दिखाई दे रही थीं जब वह ताला के पास गया था? उ. हां।

124. प्र. तथ्य यह है कि उन्होंने ऐसा नहीं किया, उनकी ओर से लापरवाही है?

उ. हाँ "।

13. गवाह डी. डब्ल्यू. 2 और डी. डब्ल्यू. 3 की जांच कोल लोडर, श्री एस. पी. रजक, बर्थिंग मास्टर द्वारा डी. डब्ल्यू. 4 के रूप में जब्त किए गए जी. ई. के संबंध में की गई थी। अपनी जाँच में गवाह ने स्वीकार किया कि उसे 1500 से अधिक अवसरों पर कई जहाजों को चलाने का अनुभव था, जिसमें एक ही जहाज को दो-तिहाई बार पहले भी शामिल किया गया था। सवाल नं. का जवाब दें। 32 दुर्घटना के कारण के बारे में वह

लेकिनः

" 32. प्र. आपके अनुसार उस दुर्घटना का कारण क्या था? ए. जहाज के बहुत ऊँचे बोर्ड के कारण। हवा का प्रभाव बहुत अधिक था।

गवाह द्वारा दिए गए कुछ प्रश्न और उत्तर

प्रतिपरीक्षा इस प्रकार थीः

" 36. प्र. आपने पदच्युत कर दिया है कि पोत का स्वामी वह व्यक्ति है जो इंजन कक्ष और जहाज पर अन्य स्टेशनों को आदेश जारी करता है। किस आधार पर पोत का स्वामी ऐसी आज्ञा जारी करता है?

उ. मैं जो भी सलाह देता हूं, वह अपने चालक दल के सदस्यों और अधिकारियों को दोहराता है। 37. प्र. आप कुछ सी. पी. टी. उप-कानूनों से अवगत हैं जो लागू हैं?

A. उनमें से कुछ।

आप नहीं हैं? उ. निर्देशों का अर्थ है कि पोत को सुरक्षित रूप से खड़ा करना होगा। हां.

उ. मैं सिर्फ बर्थिंग मास्टर हूं इसलिए इन सभी नियमों के बारे में मेरे वरिष्ठ अधिकारियों को पता होगा लेकिन जहाज का बर्थिंग मास्टर सलाहकार क्षमता के रूप में कार्य करता है। 42. प्र. उप-कानून विशेष रूप से खंड 16 और 20 दिखाए गए हैं। क्या आप खंड 16 से पाते हैं कि एक पोत गोदी के अंदर है जो सी. पी. टी. के विधिवत अधिकृत अधिकारी का प्रभारी है?

उ. हां।

अदालत कोः 43. प्र. क्या आपने इन नियमों को पहले देखा है?

ए.

नहीं।

44. प्र. क्या आप इन नियमों से अवगत हैं? ए. नहीं।

48. प्र. क्या जहाज पर बर्थिंग मास्टर के बिना किसी जहाज को खड़ा किया जा सकता है?

ए. नहीं। 49. प्र. क्या आपने जहाज पर चढ़ने से पहले व्यक्तिगत रूप से ड्राफ्ट की जांच की थी?

ए. नहीं। क्योंकि, पोत मास्टर ने पहले ही 7 मीटर के ड्राफ्ट की घोषणा कर दी थी और क्योंकि मैं एक नए व्यक्ति के रूप में बर्थिंग मास्टर के रूप में काम कर रहा था। मैंने जाँच की थी कि उसने जो भी मसौदा घोषित किया था, उसे बनाए रखना था। यह अन्य जहाजों के संबंध में भी है कि उन्हें उस ड्राफ्ट को बनाए रखना है और रिवर पायलट मुझे पुष्टि करता है कि उसने ड्राफ्ट को देखा है।

एस्सार शिपिंग लिमिटेड। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

54. प्र. क्या आप आम तौर पर पोत के स्वामी से उसके बारे में पूछते हैं?

जब आप कार्यभार संभालते हैं तो क्या?

उ. जब पोत लोडिंग के लिए जा रहा होता है, तो आम तौर पर हम कप्तान से ड्राफ्ट के बारे में नहीं पूछते हैं, क्योंकि हम जानते हैं कि वह हल्की है और लोडिंग के लिए जा रही है।

67. प्र. आप आयोग द्वारा दिए गए कारणों से सहमत हैं?

उ. हां।

68. प्र. आप भी आयोग की सिफारिशों से सहमत हैं?

उ. हां।

71. प्र. 7 मीटर के सूखे के बारे में किसने जानकारी दी?

उ. कप्तान ने पहले ही वायरलेस संदेश भेज दिया था कि जहाज में 8 मीटर का भार था और इसे 7 मीटर तक कम नहीं किया जा सकता है।

72. प्र. कप्तान ने आपको यह नहीं बताया कि जहाज में 7 जहाज थे।

मीटर का भार?

उ. कैप्टन ने मुझे कुछ नहीं बताया।

14. अभिलेख पर सामग्री और प्रतिद्वंद्वी प्रस्तुतियों पर विचार करने के बाद, एकल न्यायाधीश ने अपने निर्णय और दिनांक 09.04.1997 के आदेश द्वारा आदेश दिया

सूट। यह देखा गया कि भारत सरकार द्वारा गठित समिति ने पाया था कि दुर्घटना कुछ असामान्य कारकों के दुर्भाग्यपूर्ण संयोजन के कारण हुई थी, जिसके लिए कोई जिम्मेदारी नहीं सौंपी जा सकती थीः कि हालांकि पोत के स्वामी ने बर्थिंग मास्टर को इस तथ्य के बारे में सूचित नहीं किया था कि पोत दुर्घटनाग्रस्त हो गया था, लेकिन यह बर्थिंग मास्टर का काम था कि वह पोत के मसौदे से खुद को परिचित कराएः यह कि कलकत्ता बंदरगाह के उपनियमों के खंड 16 के अनुसार बंदरगाहों के भीतर तब तक कोई आवाजाही नहीं हो सकती जब तक कि जहाज एक विधिवत अधिकृत अधिकारी का प्रभारी न हो और बर्थिंग मास्टर जहाज को उसके स्थान तक ले जाने के लिए जिम्मेदार न होः कि कोयला लोडर को केंद्र में अपने सामान्य स्थान के बजाय बर्थ के दक्षिणी छोर पर खड़ा किया गया था; और यह कि जहाज के मालिक से प्राप्त प्रश्नगत समर्थन प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 116 के अनुरूप नहीं था। एकल न्यायाधीश ने इस प्रकार निष्कर्ष निकालाः

" उन कारणों से, मेरा मानना है कि बर्थिंग की प्रक्रिया के दौरान जहाज बर्थिंग मास्टर के मार्गदर्शन और प्रभारी के अधीन था, जो प्रतिवादी का विधिवत अधिकृत कर्मचारी था, और यह कि दुर्घटना उचित देखभाल की कमी के कारण हुई और

प्राचीन संचार प्रणाली के साथ बर्थिंग मास्टर की अपर्याप्त विशेषज्ञता जो श्रव्य और श्रव्य दोनों थी।

बर्थिंग मास्टर और टग द्वारा अदृश्य, फिर हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में प्रचलित। प्रतिवादी ने गलत तरीके से अनुमति दे दी

मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट, 1963 की धारा 116 में निर्धारित प्रक्रिया को अलविदा और दुर्भावनापूर्ण तरीके से नुकसान के लिए दायित्व की स्वीकृति में मास्टर से समर्थन प्राप्त किया। इसलिए वहाँ वाद के प्रार्थना (ए) और (बी) के संदर्भ में एक डिक्री होगी।

15. प्रतिवादी ने व्यथित होने के कारण, 1997 के ए. पी. डी. No.338 नामक अपील दायर करके न्यायाधीश के फैसले को चुनौती दी, जो

अपीलार्थी/वादी को भुगतान तक 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज के साथ लागत राशि के लिए Rs.24,04,237/- की राशि का भुगतान करने के लिए कहा।डिवीजन बेंच ने स्वीकार किया कि भारत सरकार द्वारा गठित समिति की रिपोर्ट को मामले में सबूत के रूप में लिया जा सकता है, लेकिन यह

नीचे उल्लिखित किया गया है:

(क) पोत का मसौदा कम कर दिया गया था; (ख) इस तरह की कमी के बारे में बर्थिंग मास्टर को सूचित नहीं किया गया था;

(सी) मसौदे को कम करने से पोत का बड़ा क्षेत्र उजागर हो गया था

हवा के लिए;

(घ) उस दुर्भाग्यपूर्ण दिन हवा हिंसक रूप से बह रही थी जो हम हैं,

(ई) मास्टर ने बर्थिंग मैटर द्वारा सुझाए गए समय पर लंगर नहीं गिराकर आग में ईंधन डाला। ..... उपरोक्त कारणों से हम यह मानने के लिए इच्छुक हैं कि जहाज की लोडर से टक्कर किसी गलती या लापरवाही के कारण नहीं हुई थी

बर्थिंग मास्टर या किसी सेवक या कर्मचारी या प्रतिवादी की किसी भी रस्साकशी की ओर से, लेकिन केवल जहाज के मालिक की ओर से लापरवाही के कारण। जहाज के मालिक पर एस्सार शिपिंग लिमिटेड का बकाया था।

वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

जहाज को सुरक्षित रूप से नेविगेट करने का कर्तव्य। उन्होंने उल्लंघन किया

ऊपर चर्चा किए गए तरीके से कर्तव्य जिसके परिणामस्वरूप गंभीर नुकसान होता है

लोडर के लिए "।

16. उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले को वर्तमान में चुनौती दी जा रही है। श्री भास्कर पी. गुप्ता, विद्वान वरिष्ठ

अपीलार्थी की ओर से पेश अधिवक्ता ने उच्चाधिकार समिति की रिपोर्ट पर जोर दिया, जिसमें समिति द्वारा जोड़े गए निष्कर्ष भी शामिल थे।

समिति। इसके अलावा, यह प्रस्तुत किया गया कि बर्थिंग मास्टर एक अनुभवी अधिकारी थे और कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के उपनियमों के संदर्भ में, पोत उनकी कमान में था। उनके अनुसार, जैसा कि डी. डब्ल्यू. 1 द्वारा स्वीकार किया गया था, बर्थिंग मास्टर ड्राफ्ट अंकों की जांच करने के लिए बाध्य था।

पोत का कार्यभार संभालने से पहले और यदि वह ऐसा करने में विफल रहा था तो यह उसकी ओर से लापरवाही का एक स्पष्ट मामला था और इसलिए, भले ही पोत के स्वामी ने बर्थिंग मास्टर को विशेष रूप से इस तथ्य से अवगत नहीं कराया था कि पोत को नष्ट कर दिया गया था, बर्थिंग मास्टर का दायित्व मुक्त नहीं होगा। श्री गुप्ता ने यह भी प्रस्तुत किया कि डिवीजन बेंच द्वारा स्वीकार की गई मरम्मत की लागत की मात्रा और

12 प्रतिशत की दर पर ब्याज भी गलत था। 17. प्रत्यर्थी की ओर से पेश वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पराग पी. त्रिपाठी ने कहा कि पोत के स्वामी ने स्वीकार किया था

यह सूचित नहीं किया गया कि पोत में आग लग गई थी और साक्ष्य ने स्पष्ट रूप से संकेत दिया कि यह दुर्घटना का प्रमुख कारण था जिसके परिणामस्वरूप कोयला लोडर को नुकसान हुआ था। उनके अनुसार डीबालास्टिंग के परिणामस्वरूप, पोत का मसौदा कम हो गया था और पोत को बंदरगाहों में ले जाना मुश्किल हो गया था। श्री त्रिपाठी, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने फाउल्स बनाम पूर्वी और पूर्वी मामले में प्रिवी काउंसिल के फैसले पर भरोसा किया।

ऑस्ट्रेलियन स्टीमशिप कंपनी लिमिटेड, जिसमें वर्तमान उपनियमों के समान वैधानिक प्रावधान विचार के लिए सामने आए थे।

18. इससे पहले कि हम तथ्यात्मक विवाद से निपटें। कलकत्ता बंदरगाह के उपनियम 16 और 20 को निकाला जा सकता हैः

" 16. अधिकृत अधिकारियों द्वारा जहाजों की आवाजाही-कोई समुद्र नहीं - जब तक वह किसी विधिवत अधिकृत अधिकारी के प्रभार में न हो, तब तक पोत बंदरगाह के भीतर या बाहर या जेटी बर्थ पर या वहां से जाएगा।

आयुक्तों से।

20. अधिकृत अधिकारियों के साथ सहयोग-स्वामी या स्वामी प्रत्येक विधिसम्मत निर्देश का पालन करेगा और आयुक्तों के सभी विधिवत अधिकृत अधिकारियों के साथ पूर्ण सहयोग से कार्य करेगा।

समुद्र में जाने वाले जहाज को लंगर डालने या उतारने, स्थानांतरित करने या हटाने या उसकी स्थिति को विनियमित करने या उसे समायोजित करने का उद्देश्य

उसके माल की लोडिंग या निर्वहन के लिए उपकरण और उपकरण।

19. शुरुआत में, मामले की एक महत्वपूर्ण विशेषता पर ध्यान दिया जाना चाहिए। वर्तमान मामले में दुर्घटना ने ध्यान आकर्षित किया था और भारत सरकार ने दुर्घटना के विभिन्न पहलुओं की जांच करने और जिम्मेदारी तय करने के लिए एक समिति नियुक्त की थी। समिति में शामिल थे

इस क्षेत्र में तकनीकी विशेषज्ञता और ज्ञान रखने वाले चार व्यक्ति। उक्त समिति ने पाया कि दुर्घटना के समय प्रचलित गतिशील स्थिति के कारण कोई विशिष्ट जिम्मेदारी तय नहीं की जा सकी और यह समिति द्वारा नामित पांच कारकों के संयोजन के परिणामस्वरूप हुआ था। प्रत्येक कारक पर विचार किया गया और अपनी चर्चा के अंत में समिति ने पाया कि व्यक्तिगत जिम्मेदारी का पालन किया जा सकता है।

20. अब हम कुछ तकनीकी शब्दों पर विचार कर सकते हैं जिनका उपयोग वर्तमान मामले में गवाहों और समिति द्वारा किया गया है। हमें यह समझने के लिए दिया गया है कि एक जहाज जिसमें माल अभी तक नहीं है भारित होना, वजन में हल्का होना, प्रभावी होने के लिए समस्याएँ पैदा कर सकता है

उच्च समुद्रों में नौवहन। पोत को स्थिर करने के लिए कुछ मात्रा में वजन जोड़ा जाता है जो तब पोत के हिस्से को पानी की सतह के नीचे रखने में मदद करता है और इस तरह स्थिरता प्रदान करता है। इस तरह के उद्देश्य के लिए वजन किसी भी रूप में हो सकता है लेकिन आम तौर पर ऐसे टैंक होते हैं जो

पोत का "ड्राफ्ट", अर्थात्, पानी की सतह के नीचे का हिस्सा भी कम हो जाता है। नतीजतन, पानी के स्तर से ऊपर की सतह बढ़ जाएगी और हवा की स्थिति में पानी के ऊपर पोत की इतनी बड़ी सतह का नौवहन पर प्रभाव पड़ सकता है। इसके अलावा यह सामान्य मामला यह है कि हल्दिया बंदरगाह सीधे समुद्र को नहीं छू रहा है और उस स्थान से जहां हुगली नदी समुद्र से मिलती है, पानी को ताले लगाकर रोक लिया जाता है। तालाबों से बंदरगाहों के बर्थिंग क्षेत्र तक जहाज की यात्रा इस तरह से रोके गए पानी के माध्यम से होती है और इसे एक अधिकृत अधिकारी के स्पष्ट मार्गदर्शन में किया जाना है।

एस्सार शिपिंग लिमिटेड। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

21. अब, अभिलेखों से जो तथ्य सामने आते हैं वे हैं:

(क) पोत सैंडहेड्स पर पहुँचा जो हल्दिया के 23.08.1987 पर ताला लगाने से ठीक पहले स्थित है और पोत का "ड्राफ्ट" था सात मीटर होने की सूचना है। अपनी आगे की यात्रा का मार्गदर्शन करने के लिए, रिवोर पायलट सवार हुआ और जहाज हल्दिया लॉक की ओर बढ़ा। इसके बाद ड्राफ्ट को घटाकर 6.5 मीटर कर दिया गया। हालांकि जहाज 24.8.1987 पर हल्दिया के ताले पर पहुंचा, लेकिन जहाज को प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी गई और उसे वापस सैंडहेड्स जाने का निर्देश दिया गया।

(ख) पायलट के तहत 27.8.1987 पर, जहाज फिर से हल्दिया के ताले पर पहुँचा। ताले में प्रवेश करने से ठीक पहले यह गिर गया था और

"ड्राफ्ट" को 4.69 मीटर आगे और 6.55 मीटर नीचे लाया गया था। उस समय की स्थिति काफी हवादार थी और हवा का बल 24 समुद्री मील था।

(ग) इस स्तर पर बर्थिंग मास्टर श्री रजक हल्दिया के ताले में जहाज पर सवार हुए और उनकी सहायता से जहाज का मार्गदर्शन किया।

टग्स को बर्थिंग क्षेत्र में ले जाएँ। अपने पूरे मार्ग के दौरान जहाज को बोर्ड द्वारा नियोजित कथित टग द्वारा खींचा गया था और यह कमान के अधीन था।

बर्थिंग मास्टर। (घ) बर्थिंग मास्टर को कम से कम 1500 पर ताले से बर्थिंग क्षेत्र तक निर्देशित नौवहन का पर्याप्त अनुभव था।

मौकों पर। वास्तव में उन्होंने पिछले दो या तीन अवसरों पर एक ही जहाज का मार्गदर्शन किया था। (ई) पोर्ट ऑफ कलकत्ता के उपनियमों के पाठ के साथ-साथ स्वीकृत तथ्यात्मक स्थिति के अनुसार, पोत के नियंत्रण में था

बर्थिंग मास्टर।

(च) पोत के स्वामी ने बर्थिंग को सूचित नहीं किया

पता लगाएँ कि पोत ने गोला गिराया था और मसौदे को घटाकर 4.69 मीटर आगे और 6.5 मीटर पीछे कर दिया गया था। हालाँकि, जैसा कि डी. डब्ल्यू. 1, प्रबंधक (मरीन), हल्दिया डॉक्स कॉम्प्लेक्स द्वारा स्वीकार किया गया था, यह बर्थिंग मास्टर की जिम्मेदारी थी कि वह अपने से पहले मसौदे की जाँच करे।

जहाज को नेविगेट करना शुरू कर सकते हैं।

(छ) उसी गवाह ने आगे स्वीकार किया कि सामान्य परिस्थितियों में जहाज में जाने से पहले मसौदे को कम करना सामान्य था।

बर्थिंग क्षेत्र।

(ज) संबंधित दिन, जब्त किए गए गोदी में पानी का स्तर भी अधिक था।

(i) खड़े होने के दौरान, पोत एक कोयला लोडर के संपर्क में आया जो जेटी या बर्थिंग के दक्षिणी छोर पर तैनात था।

जेट्टी के केंद्र में सामान्य स्थान के विपरीत क्षेत्र।

(जे) टक्कर के परिणामस्वरूप कोयला लोडर क्षतिग्रस्त हो गया।

(के) एक ऐसे स्तर पर जब नुकसान का आकलन किया जाना बाकी था, पोत के मालिक द्वारा पोत के नष्ट होने के बाद एक समर्थन दिया गया था।

लदान के बाद भी दो दिनों के लिए बंदरगाहों में।

(1) प्रतिवादियों के नेतृत्व में साक्ष्य के अनुसार लोडर को नुकसान-प्रतिवादी रुपये का था। 24.04 लाख।

22. एक और मुद्दा यह भी है कि क्या पोत के स्वामी को बर्थिंग मास्टर ने लंगर छोड़ने के लिए कहा था और

क्या पोत के स्वामी द्वारा इस तरह के निर्देश को प्रसारित करने में कोई समय अंतराल था जिसने बर्थिंग मास्टर के लिए इसे और कठिन बना दिया। खण्डपीठ ने अभिलेख पर तथ्य स्थिति का आकलन करते समय इस पहलू पर भरोसा किया है लेकिन उस ओर से साक्ष्य स्पष्ट नहीं है। दुर्घटना के कारणों के संबंध में अपने जवाब में, बर्थिंग

मास्टर ने दो कारण दिएः जहाज का उच्च बोर्ड यानी पानी की सतह के ऊपर का क्षेत्र और हवा का प्रभाव। हालाँकि, उन्होंने एंकरिंग के संबंध में देरी को एक कारण के रूप में नहीं बताया। समिति, जिसमें क्षेत्र के विशेषज्ञ शामिल थे, ने गवाहों से भी पूछताछ की थी और उसके सामने पूरी सामग्री पर विचार किया था, जिसके बाद वह अपने निष्कर्ष पर पहुंची थी। कहा। समिति ने जहाज को लंगर डालने में देरी के इस कारण को भी एक कारण नहीं माना। इसलिए खण्डपीठ को मामले पर विचार करते समय उक्त पहलू को ध्यान में नहीं रखना चाहिए था।

23. यदि उभरते तथ्यों पर विचार किया जाए, जैसा कि पहले बताया गया है, तो दो महत्वपूर्ण पहलू जो सामने आते हैं, वे हैं (ए) मास्टर की ओर से गैर-सूचना।

इस तथ्य के बारे में कि जहाज ने ताले पर रहते हुए गोला गिराया था और (बी) बर्थिंग मास्टर की ओर से जहाज के मसौदे से खुद को अवगत कराने में विफलता, हालांकि वह उस हिस्से की जांच करने के लिए बाध्य था। अन्य सभी कारक या तो प्राकृतिक कारक थे, जैसे कि जब्त किए गए गोदी में पानी का स्तर या हवा की तीव्रता या वे कारक जिन पर न तो पोत के स्वामी का और न ही बर्थिंग मास्टर का कोई सीधा नियंत्रण था। संचार की कमी जैसे कारक, जैसा कि वादी-अपीलार्थी द्वारा प्रस्तावित किया गया था, टग और बर्थिंग मास्टर के बीच या जेटी के दक्षिणी सिरे पर कोयला लोडर का स्थान या बर्थिंग क्षेत्र योगदान करने वाले कारक हो सकते हैं, लेकिन मामले के मूल में उपरोक्त दो विशेषताएं थीं। उन दोनों विशेषताओं में से प्रत्येक पर दोनों पक्षों द्वारा देयता को विपरीत दिशा में रखने के लिए भरोसा किया जाता है।

एस्सार शिपिंग लिमिटेड को। वी. कलकत्ता के बंदरगाह के लिए न्यासी मंडल [उदय उमेश ललित, जे।]

अपीलार्थी को उत्तरदायी बनाना, सवाल यह होगा कि क्या पोत के स्वामी द्वारा उक्त तथ्य की सूचना न देना, जैसा कि ऊपर बताया गया है, इतना महत्वपूर्ण था कि अपीलार्थी पर पूरा दोष लगाने को उचित ठहराया जा सके। हम इस तथ्य की अवहेलना नहीं कर सकते कि यह बर्थिंग मास्टर के कर्तव्य का हिस्सा था कि वह जहाज के मसौदे की जांच करे, इससे पहले कि वह जहाज का नियंत्रण संभाल ले।

जहाज। उपनियमों के तहत पोत को बंदरगाह के अधिकारी या बर्थिंग मास्टर के नियंत्रण में होना था। बर्थिंग मास्टर था कोई नया आने वाला या अनुभवहीन व्यक्ति नहीं। उन्हें ताले से गोदी क्षेत्र तक जहाजों को चलाने का अनुभव था

कम से कम 1500 पिछले अवसरों पर। यदि हवा की तीव्रता 24 समुद्री मील थी जब उन्होंने जहाज का नियंत्रण संभाला, तो यह उनके लिए जहाज पर नियंत्रण संभालने से पहले मसौदे की जांच करने में अधिक सावधानी बरतने का कारण था। बंदरगाह द्वारा नियुक्त और अधिकृत एक अधिकारी के रूप में, उन्हें किसी और की तुलना में अधिक जानकारी थी कि जहाज को ताले से गोदी क्षेत्र तक कैसे ले जाना है। हमें इन तथ्यों को भी ध्यान में रखना चाहिए कि मामले को देखने और जिम्मेदारी तय करने के लिए भारत सरकार द्वारा क्षेत्र के चार विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त की गई थी; कि समिति ने पोत के मास्टर, बर्थिंग मास्टर और अन्य सभी संबंधित अधिकारियों सहित सभी संबंधित व्यक्तियों के बयान दर्ज किए थे; और पूरी तरह से जांच के बाद समिति ने पाया कि दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कारक किसी के नियंत्रण से बाहर थे।

जिम्मेदार हैं। समिति द्वारा इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि हमारे विचार में एकल न्यायाधीश के साथ जिन परिस्थितियों पर विचार किया गया है, वे सही परिप्रेक्ष्य हैं जिनसे मामले पर विचार करने की आवश्यकता है। हमारे आकलन में, निचली अदालत द्वारा लिया गया दृष्टिकोण, इसलिए, न्यायसंगत और सही था और खंड पीठ का दृष्टिकोण गलत था।

25. निष्कर्ष निकालने से पहले हमें प्रत्यर्थी के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री त्रिपाठी द्वारा भरोसा किए गए मामले से निपटना चाहिए। क्या था? उस मामले में एक लाइसेंस प्राप्त पायलट की कथित लापरवाही थी। हमने जो पाया है वह यह है कि यह सभी कारकों का संयोजन था जैसा कि सुप्रीम कोर्ट रिपोर्ट द्वारा निष्कर्ष निकाला गया था।

समिति और मामले को किसी भी व्यक्तिगत सरलीकरणकर्ता की ओर से एन के स्तर पर नहीं रखा जा सका। इसलिए, जहाँ तक इस मामले का संबंध है, हम इसमें चर्चा को कोई प्रासंगिकता नहीं पाते हैं। हमने जो आकलन किया है, उसमें इन प्रश्नों पर विचार करने की भी आवश्यकता नहीं है कि कोयला लोडर की सीमा क्या है और क्या प्रतिवादी द्वारा दावा की गई राशि सही ढंग से प्राप्त की गई थी और उसका मूल्यांकन किया गया था या अंतरिम राशि 12 प्रतिशत के स्तर पर या किसी भी कम दर पर थी।

26. इसलिए, हम इस अपील की अनुमति देते हैं, निर्णय अपील को दरकिनार करते हैं और पाप द्वारा पारित निर्णय और डिक्री को बहाल करते हैं।

1988 के सूट No.12 में। कोई लागत नहीं।

कल्पना के. त्रिपाठी

ऐप