നിരാകരണപത്രം

(Disclaimer)

പ്രാദേശികഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം നിർമ്മിത ബുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത വിവർത്തന ഉപകരണത്തിന്റെ സഹായത്തോടെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ ഐ.റ്റി. ഡയറക്ടറേറ്റ് സാധൂകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഇതിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിൽ ആശയപരമായോ സാംഗത്യപരമായോ വ്യാകരണപരമായോ ആഖ്യാനപരമായോ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഈ തർജ്ജമ കേവലം വ്യവഹാരകക്ഷികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പൊതുവായ അറിവിലേക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഔദ്യോഗികവും പ്രായോഗികവുമായ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും വിധി നിർവഹണ നടപ്പാക്കലുകൾക്കും പ്രസ്തുത വിധിന്യായത്തിന്റെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പ് ആധികാരികവും അന്തിമവും ആയിരിക്കും.

[2019] 2 S.C.R. 254

എസ്സാർ ഷിപ്പിംഗ് ലിമിറ്റഡ്

v.

ദ ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റീസ് ഫോർ ദി പോർട്ട് ഓഫ് കൽക്കട്ട

(2007-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5654)

ഫെബ്രുവരി 15, 2019

[ജസ്റ്റിസ് അഭയ് മനോഹർ സാപ്രെ, ജസ്റ്റിസ് ഉദയ് ഉമേഷ് ലളിത്]

മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ട്, 1963:

കപ്പലിന്റെ ബാധ്യത - നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തിയതിന് - അപ്പീൽവാദിയുടെ കപ്പൽ ബെർത്തിൽ അടുപ്പിക്കുന്നതിനിടെ ഉണ്ടായ അപകടം - കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് (കോൾ ലോഡർ) നാശനഷ്ടം വരുത്തി - ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സ് നാശനഷ്ടത്തിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം കപ്പലിന്മേൽ ചുമത്തി - കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം ശരിയായ സ്ഥാനത്തല്ല വെച്ചിരുന്നതെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചുകൊണ്ട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ഉത്തരവാദിത്തം നിഷേധിച്ചു - എന്നാൽ, പിന്നീട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ പ്രതിഷേധത്തോടെ ബാധ്യത അംഗീകരിച്ചു - അതനുസരിച്ച് കപ്പലിന് പുറത്തേക്ക് പോകാൻ അനുമതി നൽകി - സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച സമിതി, കപ്പലിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം പുറന്തള്ളൽ, ഡോക്കിലെ ഉയർന്ന ജലനിരപ്പ്, കാറ്റിന്റെ ഉയർന്ന വേഗത, ആശയവിനിമയത്തിലെ അപര്യാപ്തത, കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം തെറ്റായ സ്ഥാനത്ത് പാർക്ക് ചെയ്തത് തുടങ്ങിയ ചലനാത്മക സാഹചര്യങ്ങൾ മൂലമാണ് അപകടം സംഭവിച്ചതെന്നും അതിനാൽ വ്യക്തിഗതമായ ഉത്തരവാദിത്തം ചുമത്താൻ കഴിയില്ലെന്നും കണ്ടെത്തി - ബാധ്യത സമ്മതിച്ചു നൽകിയത് അസാധുവാണെന്നും അത് റദ്ദാക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ നൽകിയ വ്യവഹാരം - എതിർകക്ഷി-പോർട്ട് 30 ലക്ഷം രൂപയുടെ വിധി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഒരു എതിർവാദം സഹിതം പത്രിക ഫയൽ ചെയ്തു - സമിതിയുടെ കണ്ടെത്തലിനെ ആസ്പദമാക്കി വിചാരണക്കോടതി വ്യവഹാരത്തിൽ വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചു - അപ്പീലിൽ, ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വ്യവഹാരം തള്ളിക്കൊണ്ട് എതിർവാദം അനുവദിച്ചു - അപ്പീലിൽ വിധിച്ചു: വ്യക്തിഗത ഉത്തരവാദിത്തം ചുമത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന് കണ്ടെത്തിയ സമിതിയിൽ, ഈ മേഖലയിൽ സാങ്കേതിക വൈദഗ്ധ്യവും അറിവുമുള്ള വ്യക്തികൾ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നു - പ്രസക്തമായ എല്ലാ ഘടകങ്ങളുടെയും വിലയിരുത്തൽ സമിതി ശരിയായ വീക്ഷണകോണിൽ കൃത്യമായി പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ട് - അതിനാൽ വിചാരണക്കോടതി സ്വീകരിച്ച

നിലപാട് ന്യായവും ശരിയുമാണ്, അതിനാൽ വ്യവഹാരത്തിൽ വിധി പുറപ്പെടുവിക്കുന്നു - കൽക്കട്ട പോർട്ടിന്റെ നിയമാവലി - ഖണ്ഡം 16-ഉം 20-ഉം.

അപ്പീൽ അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കോടതി ഇപ്രകാരം വിധിച്ചു:

1. ഈ കാര്യത്തിലെ അപകടം ശ്രദ്ധയാകർഷിച്ചിരുന്നു, അപകടത്തിന്റെ വിവിധ വശങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമായി ഭാരത സർക്കാർ ഒരു സമിതിയെ നിയമിച്ചിരുന്നു. ഈ മേഖലയിൽ സാങ്കേതിക വൈദഗ്ധ്യവും അറിവുമുള്ള നാല് വ്യക്തികൾ പ്രസ്തുത സമിതിയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അപകടസമയത്ത് നിലനിന്നിരുന്ന ചലനാത്മക സാഹചര്യം കാരണം പ്രത്യേക ഉത്തരവാദിത്തമൊന്നും നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും, സമിതി വ്യക്തമാക്കിയ അഞ്ച് ഘടകങ്ങളുടെ ആകെത്തുകയായാണ് ഇത് സംഭവിച്ചതെന്നും പ്രസ്തുത സമിതി കണ്ടെത്തി. ഓരോ ഘടകങ്ങളും വിശദമായി പരിശോധിക്കപ്പെട്ടു, ചർച്ചയുടെ ഒടുവിൽ ഈ കാര്യത്തിൽ വ്യക്തിഗത ഉത്തരവാദിത്തം ചുമത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന് സമിതി കണ്ടെത്തി. [ഖണ്ഡിക 19][270-ബി-സി]

2. കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററോട് നങ്കൂരമിടാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നോ എന്നും, ആ നിർദ്ദേശം പാലിക്കുന്നതിൽ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർക്ക് എന്തെങ്കിലും കാലതാമസം ഉണ്ടായോ എന്നും, അത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കിയോ എന്നുമുള്ള വസ്തുതകളെയാണ് ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ആശ്രയിച്ചത്; എന്നാൽ ആ വിഷയത്തിലുള്ള തെളിവുകൾ വ്യക്തമല്ല. അപകടത്തിന് കാരണമായ ഘടകങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള മറുപടിയിൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ രണ്ട് കാരണങ്ങളാണ് നൽകിയത്: കപ്പലിന്റെ ഉയർന്ന ബോർഡ് അതായത് ജലനിരപ്പിന് മുകളിലുള്ള ഭാഗം, കാറ്റിന്റെ ആഘാതം എന്നിവ. എന്നാൽ, നങ്കൂരമിടുന്നതിലെ കാലതാമസത്തെ കാരണങ്ങളിലൊന്നായി അദ്ദേഹം പറഞ്ഞിരുന്നില്ല. ഈ മേഖലയിലെ വിദഗ്ധരടങ്ങിയ സമിതിയും സാക്ഷികളെ വിസ്തരിക്കുകയും തങ്ങളുടെ മുന്നിലുള്ള എല്ലാ വിവരങ്ങളും പരിഗണിക്കുകയും ചെയ്ത ശേഷമാണ് നിഗമനത്തിൽ എത്തിയത്. പ്രസ്തുത സമിതിയും കപ്പൽ നങ്കൂരമിടുന്നതിലെ കാലതാമസത്തെ ഒരു കാരണമായി രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. അതിനാൽ, വിഷയം പരിഗണിക്കുമ്പോൾ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പ്രസ്തുത വശം കണക്കിലെടുക്കാൻ പാടില്ലായിരുന്നു. [ഖണ്ഡിക 22][272-ഡി-ഇ]

3. കേസിലെ വസ്തുതകളിൽ നിന്ന് ഉയർന്നുവരുന്ന രണ്ട് നിർണ്ണായക വശങ്ങൾ ഇവയാണ്: (a) കപ്പൽ ലോക്കുകളിൽ ആയിരുന്നപ്പോൾ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വസ്തുത (deballasted) **കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ അറിയിക്കാതിരുന്നത്, കൂടാതെ (b) കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥനായിരുന്നിട്ടും അത് മനസ്സിലാക്കുന്നതിൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ**

വരുത്തിയ പരാജയം. മറ്റ് ഘടകങ്ങളെല്ലാം ഒന്നുകിൽ തടഞ്ഞുനിർത്തപ്പെട്ട ഡോക്കിലെ ജലനിരപ്പ് അല്ലെങ്കിൽ കാറ്റിന്റെ തീവ്രത പോലുള്ള പ്രകൃതിദത്തമായ ഘടകങ്ങളായിരുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർക്കോ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്കോ നേരിട്ട് നിയന്ത്രണമില്ലാത്ത ഘടകങ്ങളായിരുന്നു. ടഗുകളും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററും തമ്മിലുള്ള ആശയവിനിമയത്തിന്റെ അഭാവം, അല്ലെങ്കിൽ ജെട്ടിയുടെ തെക്കേ അറ്റത്തുള്ള കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന്റെ സ്ഥാനം അല്ലെങ്കിൽ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലം എന്നിവ വാദി-അപ്പീൽവാദി ഉയർത്തിക്കാട്ടാൻ ശ്രമിച്ചതുപോലെ സഹായകരമായ ഘടകങ്ങളാകാമെങ്കിലും, കാര്യത്തിന്റെ കാതൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ രണ്ട് സവിശേഷതകളായിരുന്നു. അക്കൂട്ടത്തിലെ രണ്ട് സവിശേഷതകളും എതിർകക്ഷിയുടെ മേൽ ബാധ്യത ചുമത്തുന്നതിനായി ഇരുപക്ഷവും ആശ്രയിക്കുന്നു. [ഖണ്ഡിക 23] [272-എഫ്-എച്ച്]

4. കപ്പലിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ചുമതലയുടെ ഭാഗമായിരുന്നു. നിയമാവലി പ്രകാരം കപ്പൽ പോർട്ട് ഓഫീസറുടെയോ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെയോ നിയന്ത്രണത്തിലായിരിക്കണം. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഒരു പുതുമുഖമോ പരിചയമില്ലാത്ത വ്യക്തിയോ ആയിരുന്നില്ല. ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് ഡോക്ക് ഏരിയയിലേക്ക് കുറഞ്ഞത് 1500 മുൻ സന്ദർഭങ്ങളിലെങ്കിലും കപ്പലുകൾ നയിച്ച അനുഭവം അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായിരുന്നു. അദ്ദേഹം കപ്പലിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കാറ്റിന്റെ തീവ്രത 24 നോട്ട്സ് ആയിരുന്നെങ്കിൽ, കപ്പലിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കുന്നതിൽ അദ്ദേഹം കൂടുതൽ ജാഗ്രത പാലിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. പോർട്ട് നിയമിക്കുകയും അധികാരപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്ത ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ എന്ന നിലയിൽ, ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് ഡോക്ക് ഏരിയയിലേക്ക് കപ്പൽ എങ്ങനെ നയിക്കണമെന്ന് മറ്റാരെക്കാളും വലിയ അറിവ് അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായിരുന്നു. ഈ വിഷയം പരിശോധിക്കുന്നതിനും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമായി ഭാരത സർക്കാർ നാല് വിദഗ്ധരടങ്ങുന്ന ഒരു സമിതിയെ നിയമിച്ചു; ആ സമിതി കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ, മറ്റ് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവരുൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ വ്യക്തികളുടെയും മൊഴികൾ രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നു; കൂടാതെ സമഗ്രമായ അന്വേഷണത്തിന് ശേഷം അപകടത്തിന് കാരണമായ ഘടകങ്ങൾ ആരുടെയും നിയന്ത്രണത്തിന് അതീതമാണെന്ന് സമിതി കണ്ടെത്തി. [ഖണ്ഡിക 23][273-ബി-ഡി]

5. കാര്യത്തിന്റെ ആകെത്തുക പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, പ്രസക്തമായ എല്ലാ ഘടകങ്ങളുടെയും വിലയിരുത്തൽ സമിതി ശരിയായ വീക്ഷണകോണിൽ കൃത്യമായി പരിഗണിച്ചിട്ടുണ്ട്. കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ പ്രവൃത്തികളോ വീഴ്ചകളോ മാത്രമാണ് കൽക്കരി കയറ്റുന്ന

യന്ത്രത്തിന് നാശനഷ്ടം സംഭവിക്കാൻ കാരണമായതെന്ന് നിഗമനത്തിലെത്താൻ കഴിയില്ല. വിവരം അറിയിക്കാത്തതിന് അദ്ദേഹത്തെ ഒരു പരിധിവരെ ഉത്തരവാദിയായി കണക്കാക്കാമെങ്കിലും, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററിൽ നിന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ച കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിലുണ്ടായ പരാജയവും മറ്റ് ഘടകങ്ങളും ഇതിന് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. സിംഗിൾ ജഡ്ജി മുഖവിലയ്ക്കെടുത്ത ഈ സാഹചര്യങ്ങളിൽ സമിതി എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനം ഈ വിഷയം പരിഗണിക്കേണ്ട ശരിയായ വീക്ഷണകോണാണ്. അതിനാൽ, വിചാരണക്കോടതി സ്വീകരിച്ച നിലപാട് നീതിയുക്തവും ശരിയുമാണ്, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റേത് തെറ്റായതുമാണ്. [ഖണ്ഡിക 24][273-ഇ-ജി]

ഫൗൾസ് v. ഈസ്റ്റേൺ ആൻഡ് ഓസ്ട്രേലിയൻ സ്റ്റീംഷിപ്പ് കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് **[1916]**

2 AC 556 - വ്യതിരിക്തമാക്കുന്നു.

സിവിൽ അപ്പീൽ അധികാരിത: 2007-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 5654.

1997-ലെ എ.പി.ഡി. നമ്പർ 338-ൽ കൽക്കട്ട ഹൈക്കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ച 27.10.2006-ലെ വിധിന്യായത്തിൽ നിന്നും ഉത്തരവിൽ നിന്നും.

അപ്പീൽവാദിക്കുവേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകർ: പിനാകി അഡി, ചിര രഞ്ജൻ അഡി

എതിർകക്ഷിക്കുവേണ്ടി ഹാജരായ അഭിഭാഷകർ: ബഡി എ. രംഗനാഥൻ, എ. വി. രംഗം

കോടതിയുടെ വിധിന്യായം പുറപ്പെടുവിച്ചത്:

ജസ്റ്റിസ് ഉദയ് ഉമേഷ് ലളിത്

1. പ്രത്യേക അനുമതിയോടെയുള്ള ഈ അപ്പീൽ, 1997-ലെ എ.പി.ഡി. നമ്പർ 338 എന്ന അപ്പീൽ അനുവദിച്ചുകൊണ്ടും, 1998-ലെ 12-ാം നമ്പർ വ്യവഹാരത്തിൽ ഹൈക്കോടതി സിംഗിൾ ജഡ്ജി പുറപ്പെടുവിച്ച 09.04.1997-ലെ വിധി റദ്ദാക്കിക്കൊണ്ടും, കൽക്കട്ട ഹൈക്കോടതിയിലെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പുറപ്പെടുവിച്ച 27.10.2006-ലെ വിധിന്യായത്തെയും ഉത്തരവിനെയും ചോദ്യം ചെയ്യുന്നു.

2. 27.08.1987-ന് ഏകദേശം 11.48 മണിക്ക്, അപ്പീൽവാദിയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള "എം.വി. ചെന്നൈ നേർമയ്" എന്ന കപ്പൽ, തൂത്തുക്കുടി തുറമുഖത്ത് എത്തിക്കുന്നതിനായി ഹാൽഡിയ ഡോക്കിൽ നിന്ന് കൽക്കരി ചരക്ക് കയറ്റുന്നതിനായി ഹാൽഡിയ തുറമുഖത്തെ ലോക്ക് ഗേറ്റിൽ എത്തി. 13.00 മണി വരെ ലോക്ക് ഗേറ്റിൽ ആയിരിക്കുമ്പോൾ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളി. 13.06 മണിക്ക്, കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമങ്ങൾ പ്രകാരം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ മിസ്റ്റർ രജക് കപ്പലിൽ കയറി. 13.42 മണിയോടെ, കപ്പൽ ലോക്ക് ഗേറ്റുകളിൽ നിന്ന് ഹാൽഡിയ തുറമുഖത്തെ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് വലിച്ചു കൊണ്ടുപോകുന്നതിനായി മുൻഭാഗത്തെയും പിൻഭാഗത്തെയും ടഗുകൾ ഘടിപ്പിച്ചു. ഏകദേശം 13.54 മണിക്ക് കപ്പൽ

അടുപ്പിക്കുന്നതിനിടെ, കപ്പലിന്റെ സ്റ്റാർബോർഡ് ക്വാർട്ടർ, കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന് വശത്തായി സ്ഥാപിച്ചിരുന്ന ഒരു കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രവുമായി സമ്പർക്കത്തിൽ വരികയും കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു.

3. അതേ ദിവസം തന്നെ, ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിലെ പ്ലാന്റ് എഞ്ചിനീയർ നാശനഷ്ടത്തിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം കപ്പലിന്മേൽ ചുമത്തിക്കൊണ്ട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർക്ക് ഒരു കത്ത് നൽകി. കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം ശരിയായ സ്ഥാനത്തല്ല വെച്ചിരുന്നതെന്ന് ഊന്നിപ്പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മാസ്റ്റർ അന്ന് തന്നെ ബാധ്യത സ്വീകരിക്കുന്നത് നിരസിച്ചുകൊണ്ട് മറുപടി നൽകി. അന്ന് തന്നെ കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ മറൈൻ ഓപ്പറേഷൻസ് ഡിവിഷനിൽ നിന്ന് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർക്കും കപ്പലിനും നാശനഷ്ടങ്ങൾക്ക് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ടെന്ന് കാണിച്ചും ബാധ്യത സ്വീകരിക്കുന്നത് ഉടൻ അറിയിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടും ഒരു നോട്ടീസ് അയച്ചു. മാസ്റ്റർ അതിൽ ഇപ്രകാരം സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ നടത്തി: *"മുൻവിധികളില്ലാതെ സ്വീകരിച്ചു, മേൽപ്പറഞ്ഞവയുടെ ബാധ്യത ഞാൻ സ്വീകരിക്കുന്നില്ല; സുരക്ഷിതമായി കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശരിയായ സ്ഥാനത്തിന്റെ ലംഘനം നടന്നതിനാൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച കത്തുകൾ പിന്നാലെ വരും."* സാധാരണ രീതിക്ക് വിരുദ്ധമായി ജെട്ടിയുടെ മധ്യഭാഗത്ത് യന്ത്രം സൂക്ഷിക്കുന്നതിന് പകരം കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം ശരിയായ സ്ഥാനത്തല്ല വെച്ചിരുന്നതെന്നും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററും ടഗുകളും തമ്മിലുള്ള ആശയവിനിമയം മോശമായിരുന്നുവെന്നും ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ട് മാസ്റ്റർ അന്ന് തന്നെ പ്രസ്തുത നോട്ടീസിന് മറുപടിയും അയച്ചു. കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം ശരിയായ സ്ഥാനത്ത് വെക്കാത്തതിനാലും കത്തിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് കാരണങ്ങളാലും കപ്പലിനും നാശനഷ്ടങ്ങൾ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് കാണിച്ച് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ അന്ന് തന്നെ ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സ് ഡെപ്യൂട്ടി ചെയർമാനും കത്തയച്ചു.

4. വീണ്ടും 29.08.1987-ൽ, ശക്തമായ കാറ്റുള്ള സാഹചര്യങ്ങളിൽ ടഗുകളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ പരാജയത്തെയും തകരാറിലായ ആശയവിനിമയ സംവിധാനത്തെയും പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിലെ മറൈൻ ഓപ്പറേഷൻസ് മാനേജർക്ക് കത്തെഴുതി. 30.08.1987-ൽ കപ്പൽ ചരക്ക് കയറ്റുന്ന പ്രക്രിയകൾ പൂർത്തിയാക്കിയെങ്കിലും പോർട്ട് അധികൃതരുടെ അനുമതിക്കായി കാത്തിരിക്കേണ്ടി വന്നു. 31.08.1987-ൽ കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ മറൈൻ ഓപ്പറേഷൻസ് ഡിവിഷൻ മാനേജർ, മാസ്റ്റർക്കും കപ്പലിനും നാശനഷ്ടങ്ങളുടെ ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ടെന്ന് കാണിച്ചുകൊണ്ട് ബാധ്യത സ്വീകരിക്കുന്നത് അറിയിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർക്ക് ഒരു നോട്ടീസ് നൽകി. പ്രസ്തുത കത്തിന്റെ പകർപ്പിൽ മാസ്റ്റർ നടത്തിയ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ ഇപ്രകാരമായിരുന്നു;

"*പ്രതിരോധത്തിനുള്ള അവകാശത്തിനായുള്ള ഉടമകളുടെയോ ഏജന്റുമാരുടെയോ വാദങ്ങൾക്ക് ഭംഗം വരാതെ, പ്രതിഷേധത്തോടെ ബാധ്യത സ്വീകരിക്കുന്നു.*" 01.09.1987-ൽ ഇതേ കാര്യത്തിനായി കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ മറൈൻ ഓപ്പറേഷൻസ് ഡിവിഷൻ മാനേജർ മറ്റൊരു നോട്ടീസ് കൂടി അയച്ചു. പ്രസ്തുത നോട്ടീസിന്റെ പകർപ്പിലെ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ ഇപ്രകാരമായിരുന്നു: "*ടേൺ കീ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലോഡർ പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കുന്നതിന് മാത്രം ബാധകമായ തരത്തിൽ മുൻവിധികളില്ലാതെ ബാധ്യത സ്വീകരിക്കുന്നു.*"

മേൽപ്പറഞ്ഞ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തലിന് ശേഷം, 01.09.1987-ൽ ഹാൽഡിയ ഡോക്സിൽ നിന്ന് പുറത്തേക്ക് പോകാൻ കപ്പലിനെ അനുവദിച്ചു.

5. 20.10.1987-ൽ ഭാരത സർക്കാരിന്റെ ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം ഒരു സമിതി രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു: "27.8.87-ൽ 'ചെന്നൈ നേർമയ്' എന്ന കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്നതിനിടെ ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിലെ കൽക്കരി ബെർത്തിലുള്ള ഒരു ഷിപ്പ് ലോഡറിന് കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചു. കേടുപാടുകൾ ഗൗരവകരവും വ്യാപകവുമാണ്. അപകടത്തിന്റെ വിവിധ വശങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമായി ഒരു അന്വേഷണ സമിതി രൂപീകരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. സമിതിയിൽ താഴെ പറയുന്ന അംഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടും:

(i) പ്രിൻസിപ്പൽ ഓഫീസർ,
മെർക്കന്റൈൽ മറൈൻ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്,
കൽക്കട്ട.
(ii) ഡയറക്ടർ (മെക്കാനിക്കൽ)
ഡി.ജി(പി) ഓർഗനൈസേഷൻ, ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയം.
(iii) ഡയറക്ടർ (ടെക്നിക്കൽ), "പൂമുഹാർ" ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനി.
അഞ്ചാം നില, 304/305, അണ്ണാ ശാലൈ, മദ്രാസ് - 600 018.
(iv) ഡയറക്ടർ, മറൈൻ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്.
കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് - കൺവീനർ.
2. സമിതി തങ്ങളുടെ റിപ്പോർട്ട് 30.11.87-നകം സമർപ്പിക്കണം."

6. സമിതി ഈ വിഷയം പരിശോധിക്കുകയും വിവിധ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ വിസ്തരിക്കുകയും ചെയ്ത ശേഷം 06.01.1988-ൽ അതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചു. റിപ്പോർട്ടിലെ 5 മുതൽ 9 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകൾ താഴെ പറയുന്നവയായിരുന്നു:

"5. കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗത്ത് താമസസൗകര്യമുള്ള എം.വി. "ചെന്നൈ നേർമയ്"ക്ക് ഏകദേശം 190 മീറ്റർ നീളമുണ്ട്. അപകടത്തിന് മുമ്പ് സാൻഡ്ഹെഡ്സിൽ എത്തുമ്പോൾ ക്യാപ്റ്റൻ അരുൺ രാജ്ഗോപാൽ ആയിരുന്നു കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ. കപ്പൽ എത്തുമ്പോഴുള്ള ഡ്രാഫ്റ്റ് 7 മീറ്റർ ആയി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. 1987 ഓഗസ്റ്റ് 27-ന് ഹാൽഡിയ ലോക്കുകളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയിരുന്നു, ലോക്കിലും ഇത് തുടർന്നു, അതിനാൽ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ പറയുന്നതനുസരിച്ച് കപ്പലിന്റെ ശരാശരി ഡ്രാഫ്റ്റ് ഏകദേശം 5.5 മീറ്ററായി കുറഞ്ഞു. എന്നാൽ, ഈ വിവരം ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിലെ ലോക്കുകളിൽ വെച്ച് കപ്പലിൽ കയറിയ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ശ്രീ എസ്.പി. രജക്കിനെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ല. അപകടം നടന്ന ആ വിധിനിർണ്ണായകദിനം, സാധാരണ നിലയായ ഏകദേശം 4.5 മീറ്ററിന് വിരുദ്ധമായി, ശക്തമായ വേലിയേറ്റം കാരണം ഡോക്കിനുള്ളിലെ ജലനിരപ്പ് ഡേറ്റത്തിന് മുകളിൽ 5.0 മീറ്ററായിരുന്നു.

6. കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്ക് പോകുന്നതിനിടെ കപ്പലിന് തെക്ക് തെക്ക്-പടിഞ്ഞാറ് ദിക്കിൽ നിന്ന് 24 നോട്ട്സ് വേഗതയിൽ ശക്തമായ കാറ്റ് അനുഭവപ്പെട്ടു. കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന പ്രക്രിയയിൽ സഹായിക്കുന്നതിനായി എം.ടി അഹല്യ, എം.ടി കുന്തി എന്നീ ടഗുകൾ ലഭ്യമായിരുന്നു. എം.വി. "ചെന്നൈ നേർമയ്"ക്ക് കുറഞ്ഞ ഡ്രാഫ്റ്റ് ആയിരുന്നതിനാൽ, കപ്പലിന്റെ ഇടതുവശത്ത് ഗണ്യമായ കാറ്റിന്റെ ശക്തി അനുഭവപ്പെട്ടു. തടഞ്ഞുനിർത്തപ്പെട്ട ഡോക്കിലെ ഉയർന്ന ജലനിരപ്പ് കാരണം ഇതിന്റെ ആഘാതം കൂടുതൽ പ്രകടമായിരുന്നു. കപ്പലിലെ താമസസൗകര്യം കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗത്ത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നതിനാലും ആ ഭാഗത്തെ പാർശ്വ സമ്മർദ്ദം കപ്പലിന്റെ മറ്റ് ഭാഗങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു. ഇതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം നിരന്തരം ബെർത്തിന് നേരെ തള്ളപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്നു, ഇത് ടഗുകൾക്ക് വേണ്ടത്ര തടയാനായില്ല. ഇതിന്റെ പരിണതഫലമായി, കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം ജെട്ടിയിൽ മുട്ടുകയും കപ്പലിന്റെ പുറത്തേക്ക് തള്ളിനിൽക്കുന്ന ഭാഗം ബെർത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്ത് പാർക്ക് ചെയ്തിരുന്ന ഒന്നാം നമ്പർ ഷിപ്പ് ലോഡറുമായി കൂട്ടിമുട്ടുകയും ചെയ്തു. കപ്പലിന് സംഭവിച്ച നാശനഷ്ടങ്ങൾ പരിശോധിക്കാൻ സമിതിക്ക് അവസരം ലഭിച്ചില്ലെങ്കിലും, ചരക്ക് കയറ്റൽ പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം കപ്പലിന് തുറമുഖം വിടാൻ കഴിഞ്ഞതിനാൽ അത് ചെറിയ രീതിയിലുള്ളതായിരുന്നുവെന്ന് കരുതപ്പെടുന്നു. എന്നാൽ, ആഘാതം കാരണം ഷിപ്പ് ലോഡറിന്റെ ഘടനയിൽ രൂപഭേദം സംഭവിക്കുകയും ഒരു സെറ്റ് ചക്രങ്ങൾ പാളം

തെറ്റുകയും ചെയ്തു. ഈ കേടുപാടുകൾ കാരണം ആ പ്രത്യേക ഷിപ്പ് ലോഡർ പ്രവർത്തനരഹിതമായി.

7. കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരം ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചില്ലെന്നും ഇതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ ഇടതുവശത്ത് കൂടുതൽ കാറ്റിന്റെ ശക്തി അനുഭവപ്പെട്ടുവെന്നും നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. അന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ട 24 നോട്ട്സ് കാറ്റിന്റെ വേഗത ഗണ്യമായ ഒന്നായിരുന്നു എങ്കിലും അത്തരം സാഹചര്യങ്ങളിൽ സാധാരണഗതിയിൽ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന പ്രക്രിയ നിർത്തിവെക്കാറില്ല. പ്രക്രിയയുടെ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ എം.വി. "ചെന്നൈ നേർമയ്", കൽക്കരി ബെർത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്തിന് അപ്പുറം കെട്ടിയിട്ടിരുന്ന ഒരു ഡ്രെഡ്ജറിൽ ഇടിക്കാൻ പോകുന്ന സാഹചര്യം വരെയുണ്ടായി. ഭാഗ്യവശാൽ, ആ അപകടം ഒഴിവാക്കാനായി.

8. കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗത്തുള്ള താമസസൗകര്യത്തിൽ അനുഭവപ്പെട്ട കാറ്റിന്റെ ശക്തി വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു, ഇത് സഹായിക്കുന്ന ടഗുകൾക്ക് തടയാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം ബെർത്തിൽ മുട്ടിയെങ്കിലും ജെട്ടിക്ക് കാര്യമായ നാശനഷ്ടങ്ങൾ ഉണ്ടായതായി കണ്ടില്ല. നിർഭാഗ്യവശാൽ, കപ്പലിന്റെ പുറത്തേക്ക് തള്ളിനിൽക്കുന്ന ഭാഗം ഒന്നാം നമ്പർ ഷിപ്പ് ലോഡറിന്റെ ഒരു കാലിൽ തട്ടുകയും മുമ്പ് വിവരിച്ചതുപോലെ അതിന് നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്തു.

9. അപകടസമയത്ത് നിലനിന്നിരുന്ന ചലനാത്മക സാഹചര്യം കാരണം പ്രത്യേക ഉത്തരവാദിത്തമൊന്നും നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയില്ലെങ്കിലും, താഴെ പറയുന്ന ഘടകങ്ങളുടെ ആകെത്തുകയാണ് മേൽപ്പറഞ്ഞ അപകടത്തിലേക്ക് നയിച്ചതെന്ന് കരുതപ്പെടുന്നു:

(i) കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയത്, അതുവഴി കപ്പലിന്റെ വലിയൊരു ഭാഗം കാറ്റിന്റെ ശക്തിക്ക് വിധേയമായി.

(ii) ശക്തമായ വേലിയേറ്റം കാരണം തടഞ്ഞുനിർത്തപ്പെട്ട ഡോക്കിലെ ഉയർന്ന ജലനിരപ്പ് കപ്പലിൽ കാറ്റിന്റെ ആഘാതം വർദ്ധിപ്പിച്ചു.

(iii) ഒരു പ്രത്യേക കോണിൽ 24 നോട്ട്സ് ഉയർന്ന വേഗതയിൽ വീശിയ കാറ്റ്, കപ്പലിന്റെ മുകൾ ഘടന കാരണം കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗത്ത് ഗണ്യമായ കാറ്റിന്റെ ശക്തി ഉണ്ടാക്കി.

(iv) കപ്പലും സഹായിക്കുന്ന ടഗുകളും തമ്മിലുള്ള ആശയവിനിമയ സംവിധാനത്തിലെ അപര്യാപ്തത കൃത്യസമയത്തുള്ള നടപടികൾക്ക് കാലതാമസമുണ്ടാക്കി.

(v) ഒന്നാം നമ്പർ ഷിപ്പ് ലോഡർ സാധാരണയായി വെക്കാറുള്ള മധ്യഭാഗത്തിന് പകരം ബെർത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്ത് പാർക്ക് ചെയ്തത്.

7. 9–ാം നമ്പർ ഖണ്ഡികയിൽ വിവിധ ഘടകങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കിയ ശേഷം, പ്രസ്തുത ഘടകങ്ങൾ സമിതി വിശദമായി പരിഗണിച്ചു, ഒടുവിൽ നിഗമനത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നു:

> "17. മുമ്പ് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയതുപോലെ, ചില അസാധാരണ ഘടകങ്ങളുടെ നിർഭാഗ്യകരമായ ഒത്തുചേരൽ കാരണമാണ് അപകടം സംഭവിച്ചത്, അതിൽ വ്യക്തിഗതമായ ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയില്ല."

8. തൊട്ടുപിന്നാലെ, 01.09.1987-ലെ ബാധ്യത സമ്മതിക്കൽ അസാധുവാണെന്നും നിയമപരമായ യാതൊരു പ്രഭാവവുമില്ലെന്നും പ്രഖ്യാപിക്കണമെന്നും കൂടാതെ പ്രസ്തുത സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ റദ്ദാക്കണമെന്നും മറ്റ് കാര്യങ്ങൾക്കൊപ്പം അപേക്ഷിച്ച് അപ്പീൽവാദി കൽക്കട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ ഒറിജിനൽ സൈഡിൽ 1988-ലെ 12–ാം നമ്പർ വ്യവഹാരം ഫയൽ ചെയ്തു. ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ട അപകടത്തിനുള്ള ബാധ്യത സമ്മതിക്കാൻ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ആദ്യം വിസമ്മതിച്ചിരുന്നുവെന്നും; ചരക്ക് കയറ്റൽ പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടും കപ്പലിനെ ഡോക്കിൽ നിന്ന് പുറത്തേക്ക് പോകാൻ അനുവദിച്ചില്ലെന്നും കാത്തുനിർത്തിയെന്നും; കൂടാതെ കപ്പലിനെ നിയമവിരുദ്ധമായി തടഞ്ഞുവെച്ചുകൊണ്ട് താല്പര്യമില്ലാതിരുന്ന മാസ്റ്ററിൽ നിന്ന് 01.09.1987-ലെ സമ്മതപത്രം തട്ടിയെടുത്തതാണെന്നും വാദിക്കപ്പെട്ടു.

9. എതിർകക്ഷി ഒരു എതിർവാദം സഹിതം പത്രിക ഫയൽ ചെയ്യുകയും 30 ലക്ഷം രൂപയുടെ വിധി ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ അശ്രദ്ധ മൂലം മാത്രമാണ് അപകടം സംഭവിച്ചതെന്നും; അപ്പീൽവാദി ബാധ്യത സമ്മതിച്ചതിന് ബാധ്യസ്ഥനാണെന്നും; കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് ഏകദേശം 30 ലക്ഷം രൂപ കണക്കാക്കിയ നാശനഷ്ടത്തിന് എതിർകക്ഷിക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ വാദി/അപ്പീൽവാദി ബാധ്യസ്ഥനാണെന്നും വാദിക്കപ്പെട്ടു. പത്രികയിലെ 14–ാം ഖണ്ഡികയിൽ ഇപ്രകാരം ഒരു പ്രത്യേക നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു:

> "14. പ്രസ്തുത കപ്പലായ എം.വി. ചെന്നൈ നേർമയ് 1987 ഓഗസ്റ്റ് 27-ന് സാൻഡ്ഹെഡിൽ നിന്ന് ഹാൽഡിയയിൽ എത്തുകയും ഏകദേശം 11.00 മണിയോടെ ലോക്കുകളിൽ പ്രവേശിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തുവെന്ന് പ്രതി തുടരുന്നു. ഏകദേശം 13.05 മണിയോടെ വലിച്ചു കൊണ്ടുപോകുന്നതിനായി എം.ടി. അഹല്യ എന്ന ടഗിന്റെയും പരിശോധനയ്ക്കായി എം.ടി. കുന്തിയുടെയും സഹായത്തോടെ പ്രസ്തുത കപ്പൽ കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്ക് നീങ്ങി. ആ സമയത്ത് കാലാവസ്ഥ പ്രതികൂലമായിരുന്നു, കൂടാതെ 24 നോട്ട്സ് വേഗതയിൽ കാറ്റ് വീശുന്നുണ്ടായിരുന്നു. സാൻഡ്ഹെഡിൽ എത്തുമ്പോൾ പ്രസ്തുത കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് 8 മീറ്റർ ആയി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. തുടർന്ന്, ഡോക്ക് സംവിധാനത്തിലേക്ക്

പ്രവേശിക്കുന്നതിനായി ഹാൽഡിയ ലോഡ് ഇൻ ജെട്ടിയോട് അടുക്കുമ്പോൾ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളുകയും ലോക്കുകളിൽ അത് തുടരുകയും ചെയ്തു, തന്മൂലം കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് ഗണ്യമായി കുറയുകയും കപ്പലിന്റെ ഫ്രീബോർഡ് വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്തു, ഇത് വീശിക്കൊണ്ടിരുന്ന ശക്തമായ കാറ്റിന് കൂടുതൽ വിസ്തൃതി നൽകി. കപ്പൽ ബെർത്തിലേക്ക് അയക്കുമ്പോൾ കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗത്ത് ഗണ്യമായ കാറ്റിന്റെ ശക്തി അനുഭവപ്പെട്ടിരുന്നു. ഇതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം കൽക്കരി ബെർത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്ത് മുട്ടുകയും ആ ഭാഗത്ത് പാർക്ക് ചെയ്തിരുന്ന ഒന്നാം നമ്പർ ഷിപ്പ് ലോഡറുമായി കപ്പൽ കൂട്ടിയിടിക്കുകയും ചെയ്തതായി കണ്ടെത്തി. കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളുകയും കപ്പലിന്റെ ഫ്രീബോർഡ് വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്തതിനാൽ, കപ്പലിന്റെ വെള്ളത്തിനടിയിലുള്ള ഭാഗത്തിന് വെള്ളത്തിൽ വളരെ കുറഞ്ഞ പിടിത്തം മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ, അതിനാൽ കപ്പൽ ചെരിയുകയും കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് നാശനഷ്ടം സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു; വെള്ളം പുറന്തള്ളിയത് കാരണം ഫ്രീബോർഡ് വർദ്ധിച്ചിരുന്നില്ലെങ്കിൽ ഇത് ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നു. അത്തരം അപകടത്തിന്റെ ഫലമായി പ്രസ്തുത ഷിപ്പ് ലോഡറിന് നാശനഷ്ടം സംഭവിക്കുകയും അത് പൂർണ്ണമായും പ്രവർത്തനരഹിതമാവുകയും ചെയ്തു. കപ്പൽ തുറമുഖത്തേക്ക് പ്രവേശിക്കുമ്പോൾ, കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ കപ്പലിന്റെ ശരാശരി ഡ്രാഫ്റ്റ് ഏകദേശം 5.5 മീറ്ററായി കുറഞ്ഞിരുന്നു. കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ഈ വിവരം ലോക്കുകളിൽ വെച്ച് കപ്പലിൽ കയറിയ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ല. പ്രസ്തുത കപ്പലിന് കുറഞ്ഞ ഡ്രാഫ്റ്റ് ആയിരുന്നതിനാൽ ഇടതുവശത്ത് നിന്ന് ഗണ്യമായ കാറ്റിന്റെ ശക്തിക്ക് വിധേയമായി. പ്രസ്തുത ഡോക്കിലെ ഉയർന്ന ജലനിരപ്പ് കാരണം ഇതിന്റെ പ്രഭാവം കൂടുതൽ പ്രകടമായിരുന്നു. തൽഫലമായി, വാദിയുടെ മാസ്റ്ററും ജീവനക്കാരും കൂടാതെ/അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ സേവകരും ഏജന്റുമാരും ചേർന്ന് പ്രസ്തുത കാലാവസ്ഥാ സാഹചര്യത്തിൽ കപ്പലിനെ നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലാക്കി, ഈ വിവരം ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററോട് വെളിപ്പെടുത്തിയതുമില്ല."

10. അതിന്റെ പ്രത്യുത്തരം/മറുപടിയിൽ, പത്രികയിലെ 14-ാം ഖണ്ഡികയിലെ അവകാശവാദങ്ങളെ അപ്പീൽവാദി താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം കൈകാര്യം ചെയ്തു:

"5. പത്രികയിലെ 14-ാം ഖണ്ഡികയെ സംബന്ധിച്ച്, യഥാർത്ഥ വസ്തുതകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണെന്ന് വാദി പ്രസ്താവിക്കുന്നു:

(a) കപ്പൽ 1987 ഓഗസ്റ്റ് 23-ന് 17.42 മണിക്ക് തുത്തുക്കുടിയിൽ നിന്ന് സാൻഡ്ഹെഡ്സിൽ എത്തി. അന്നത്തെ അവളുടെ ഡ്രാഫ്റ്റ് 7 മീറ്റർ ആയിരുന്നു, അത് സാൻഡ്ഹെഡ്സിൽ നിന്ന് ഹാൽഡിയയിലേക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. തൊട്ടുപിന്നാലെ റിവർ പൈലറ്റ് മിസ്റ്റർ മാലിക് കപ്പലിൽ കയറുകയും തുടർന്ന് ഹാൽഡിയയിലേക്ക് നീങ്ങുകയും ചെയ്തു, അപ്പോൾ കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് 6.5 മീറ്ററായി കുറഞ്ഞു. കപ്പൽ 1987 ഓഗസ്റ്റ് 24-ന് ഉച്ചയോടെ ഹാൽഡിയയിൽ എത്തി. ലോക്കുകളിൽ പ്രവേശിക്കാൻ അനുമതി നൽകാത്തതിനാൽ, ലോക്കുകൾക്ക് അപ്പുറത്തുള്ള പുഴയിൽ കപ്പലിന് നങ്കൂരമിട്ട് കിടക്കേണ്ടി വന്നു.

(b) 1987 ഓഗസ്റ്റ് 24-ന് രാവിലെ കപ്പലിനോട് തിരിച്ച് സാൻഡ്ഹെഡ്സിലേക്ക് പോകാൻ ഹാൽഡിയയിലെ മറൈൻ ഓഫീസ് നിർദ്ദേശിച്ചു, അതനുസരിച്ച് കപ്പൽ തിരിച്ചുപോയി 1987 ഓഗസ്റ്റ് 26-ന് സാൻഡ്ഹെഡ്സിൽ എത്തി. അടുത്ത ദിവസം, ഒരു റിവർ പൈലറ്റിന്റെ പൈലറ്റേജിന് കീഴിൽ കപ്പൽ വീണ്ടും ഹാൽഡിയയിലേക്ക് നീങ്ങുകയും 1987 ഓഗസ്റ്റ് 27-ന് ഹാൽഡിയയിൽ എത്തുകയും ചെയ്തു. ലോക്കുകളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഹാൽഡിയയിൽ വെച്ചും ലോക്കുകൾക്കുള്ളിൽ വെച്ചും കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് മുൻഭാഗത്ത് 4.69 മീറ്ററും പിൻഭാഗത്ത് 6.25 മീറ്ററും ആയി കുറയ്ക്കുന്നത് വരെ വീണ്ടും വെള്ളം പുറന്തള്ളി.

(c) പ്രതിയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതും പ്രതിയുടെ ജീവനക്കാർ നിയന്ത്രിക്കുന്നതുമായ രണ്ട് ടഗ്ഗുകളുടെ സഹായത്തോടെ കപ്പൽ കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്ക് മാറ്റുന്നതിനായി ഏകദേശം 13 മണിക്ക് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ മിസ്റ്റർ രജക് ലോക്കുകളിൽ വെച്ച് കപ്പലിൽ കയറി. കപ്പലിന്റെ രണ്ട് ലൈനുകൾ ഉപയോഗിച്ച് മുൻഭാഗത്ത് ഉറപ്പിച്ച "അഹല്യ" എന്ന ടഗിന്റെ സഹായത്തോടെ കപ്പൽ ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് പുറത്തേക്ക് നീങ്ങി. കാറ്റ് തെക്ക്-തെക്ക് പടിഞ്ഞാറ് ദിക്കിൽ നിന്നായതിനാൽ, രണ്ടാമത്തെ ടഗ് ആയ "കുന്തി" സ്റ്റാർബോർഡ് വശത്ത് സജ്ജമാക്കി നിർത്തിയിരുന്നു. കപ്പൽ ലോക്കുകൾ പിന്നിട്ട ശേഷം, കപ്പലിന്റെ 2 ലൈനുകൾ ഉപയോഗിച്ച് "കുന്തി" എന്ന ടഗ് പിൻഭാഗത്ത് ഉറപ്പിക്കുകയും കപ്പൽ കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്ക് നീങ്ങുകയും ചെയ്തു.

(d) കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്കുള്ള യാത്രാമധ്യേ കപ്പൽ ഇടതുവശത്തേക്ക് ചെരിയുന്നതായി കണ്ടു, അതിനെത്തുടർന്ന് മുൻഭാഗത്തെ ടഗ് ആയ "അഹല്യ" കെട്ടഴിച്ചുവിടുകയും, കപ്പലിന്റെ മുൻഭാഗം സ്റ്റാർബോർഡ് വശത്തേക്ക് തള്ളാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. അതേസമയം തന്നെ കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം ഇടതുവശത്തേക്ക് വലിക്കാൻ പിൻഭാഗത്തെ ടഗ് ആയ "കുന്തി"യോടും നിർദ്ദേശിച്ചു; നിർഭാഗ്യവശാൽ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ആവർത്തിച്ചുള്ള ഉത്തരവുകളോട് പ്രതികരിക്കുന്നതിൽ രണ്ട്

ടഗുകളും മോശമായിരുന്നു, ഇതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം സ്റ്റാർബോർഡ് വശത്തേക്ക് ചെരിയുന്നത് തടയാനുള്ള ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഉദ്ദേശിച്ച നീക്കം ഫലപ്രദമായി നടത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ഏകദേശം 13.54 മണിക്ക് കപ്പലിന്റെ സ്റ്റാർബോർഡ് ക്വാർട്ടർ ജെട്ടിയിലും ഒന്നാം നമ്പർ ലോഡറിലും മുട്ടുകയും ലോഡറിനും ജെട്ടിക്കും നാശനഷ്ടങ്ങൾ സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു.

6. തൊട്ടടുത്ത ഖണ്ഡികയിൽ പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളും പ്രസക്തമായ സമയത്ത് കാറ്റിന്റെ വേഗത ഏകദേശം 24 നോട്ട്സ് ആയിരുന്നു എന്നതും ഒഴികെ, പത്രികയിലെ 14-ാം ഖണ്ഡികയിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ഓരോ പ്രസ്താവനയും വാദി നിഷേധിക്കുന്നു. പ്രത്യേകിച്ച്, കാറ്റിന്റെ ശക്തി കാരണമാണ് കപ്പലിന്റെ പിൻഭാഗം ലോഡറിൽ മുട്ടിയതെന്നോ, കാറ്റിന്റെ ശക്തി ഗണ്യമായിരുന്നുവെന്നോ, കപ്പലിന്റെ വെള്ളത്തിനടിയിലുള്ള ഭാഗം വളരെ കുറവായിരുന്നുവെന്നോ, കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ കൂട്ടിയിടി സംഭവിക്കുമായിരുന്നില്ലെന്നോ ഉള്ള വാദങ്ങൾ നിഷേധിക്കുന്നു. കൂടാതെ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് അറിയില്ലായിരുന്നുവെന്നോ അല്ലെങ്കിൽ ആരോപിക്കപ്പെട്ടതുപോലെ വാദിയുടെയോ സേവകരുടെയോ ഏജന്റുമാരുടെയോ ഏതെങ്കിലും പ്രവൃത്തി മൂലം കപ്പൽ നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലായെന്നോ ഉള്ള വാദങ്ങൾ തുടർന്നും നിഷേധിക്കുന്നു."

11. അപ്പീൽവാദി/വാദി തങ്ങളുടെ കേസിനെ സാധൂകരിക്കുന്നതിനായി കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററായ ക്യാപ്റ്റൻ അർജുൻ രാജ് ഗോപാലിനെ ഒന്നാം വാദി സാക്ഷിയായി (PW1) വിസ്തരിച്ചു. തന്റെ മുഖ്യവിസ്താരത്തിൽ, 112-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി, കപ്പൽ ലോക്കുകളിൽ ആയിരുന്നപ്പോൾ കാറ്റിന്റെ ശക്തി ഏകദേശം 24 നോട്ട്സ് ആയിരുന്നുവെന്ന് PW1 സമ്മതിച്ചു. 239-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി, കപ്പൽ ഡോക്കിൽ ആയിരിക്കുമ്പോൾ അത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ നിയന്ത്രണത്തിലായിരിക്കുമെന്ന് അദ്ദേഹം പ്രസ്താവിച്ചു. കപ്പലിനെ രണ്ട് ദിവസത്തേക്ക് ഹാൽഡിയ തുറമുഖത്ത് നിന്ന് പുറത്തേക്ക് പോകാൻ അനുവദിക്കാത്തതിനാൽ താൻ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തലിന് താഴെ ഒപ്പിട്ടു എന്ന് 393-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി അദ്ദേഹം പ്രസ്താവിച്ചു. 396-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് മറുപടി നൽകവെ, കൂട്ടിയിടിക്കുള്ള കാരണം താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം പ്രസ്താവിച്ചു:

396. ചോദ്യം: നിങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഈ കൂട്ടിയിടിക്കുള്ള കാരണം എന്തായിരുന്നു?

ഉത്തരം: കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്നതിനായി ഒരു ലോഡർ തെറ്റായ സ്ഥാനത്ത് വെച്ചിരുന്നതിനാൽ പോർട്ട് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ അശ്രദ്ധ മൂലമാണിത്.

ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഉത്തരവുകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ മുൻഭാഗത്തെ ടഗിൽ നിന്ന് പ്രതികരണമൊന്നും ഉണ്ടായില്ല. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഉത്തരവുകളോട് പ്രതികരിക്കുന്നതിൽ പിൻഭാഗത്തെ ടഗ് വളരെ മന്ദഗതിയിലായിരുന്നു. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററും ടഗും തമ്മിലുള്ള, പ്രത്യേകിച്ച് മുൻഭാഗത്തെ ടഗും തമ്മിലുള്ള ആശയവിനിമയം വളരെ മോശമായിരുന്നു, അത് ടഗിന്റെ വി.എച്ച്.എ. വഴി വാക്കി ടോക്കി മുഖേനയാകേണ്ടതായിരുന്നു. അയിര് ബെർത്തിനും കൽക്കരി ബെർത്തിനും ഇടയിൽ ഡ്രെഡ്ജർ കെട്ടിയിട്ടിരുന്നതിനാൽ നങ്കൂരം നേരത്തെ താഴ്ത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അവസാനമായി, കപ്പലിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് നിന്ന് കൽക്കരി ബെർത്തിലേക്ക് ഒരു വടം കൊണ്ടുപോകാൻ മൂറിംഗ് ബോട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല; ഇത് കപ്പൽ ചെരിയുന്നത് തടയാനും കപ്പലിനെ നേരെയാക്കാനും സഹായിക്കുമായിരുന്നു."

തന്റെ എതിർവിസ്താരത്തിൽ, 466–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് മറുപടി നൽകവെ, താൻ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വസ്തുത ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ലെന്ന് PW1 സമ്മതിച്ചു. 468–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിനുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ മറുപടി താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരമായിരുന്നു:

468. ചോദ്യം: അതിനാൽ, വെള്ളം പുറന്തള്ളിയത് വഴി കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറച്ചതടക്കമുള്ള ആവശ്യമായ വിവരങ്ങളെല്ലാം ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ല എന്ന് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചാൽ നിങ്ങളുടെ മറുപടി എന്തായിരിക്കും?

ഉത്തരം: ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ജെട്ടിയിലൂടെ വന്ന് കപ്പലിന്റെ ഗാംഗ്-വേ വഴി മുകളിലേക്ക് കയറിയതാണ്, അതിനാൽ ബോർഡിംഗ് പൈലറ്റുമാർ സാധാരണയായി ചെയ്യാറുള്ളതുപോലെ അദ്ദേഹം ഡ്രാഫ്റ്റ് വായിച്ചറിയണമായിരുന്നു. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ 13.06 മണിക്ക് കയറുന്നതിന് മുമ്പ്, 13.00 മണിയോടെ വെള്ളം പുറന്തള്ളൽ പൂർത്തിയായിരുന്നു. അതിനാൽ അദ്ദേഹം കപ്പലിന്റെ ഏറ്റവും പുതിയ ഡ്രാഫ്റ്റ് വായിച്ചറിയണമായിരുന്നു."

12. എതിർകക്ഷി/പ്രതിഭാഗം തങ്ങളുടെ കേസിനെ സാധൂകരിക്കുന്നതിനായി നാല് സാക്ഷികളെ വിസ്തരിച്ചു. കൽക്കട്ട പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സ് മാനേജർ (മറൈൻ) ക്യാപ്റ്റൻ ആർ.എം. ഗംഗാധറിനെ ഒന്നാം പ്രതിഭാഗം സാക്ഷിയായി (DW1) വിസ്തരിച്ചു. തന്റെ മുഖ്യവിസ്താരത്തിൽ 16–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിനുള്ള മറുപടി താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരമായിരുന്നു:

"**16.** ചോദ്യം: കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്നതിനും ചരക്ക് കയറ്റുന്നതിനും മുമ്പായി ഡോക്കിൽ വെച്ച് ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറയ്ക്കുന്നത് പതിവാണോ?

ഉത്തരം: സാധാരണ കാലാവസ്ഥയിൽ ഇത് വലിയ വ്യത്യാസം വരുത്തില്ല, എന്നാൽ കാറ്റ് ശക്തമായിരിക്കുമ്പോൾ വിവേകിയായ ഒരു മാസ്റ്ററും കപ്പലിന്റെ സഞ്ചാരവേളയിൽ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളില്ല."

തന്റെ എതിർവിസ്താരത്തിൽ 51–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി, കപ്പലിന്റെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് അടയാളങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ സാധാരണ രീതിയാണെന്ന് DW1 സമ്മതിച്ചു. കൂടാതെ, 123–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി, കപ്പലിനെ സമീപിക്കുമ്പോൾ കപ്പലിലെ ഡ്രാഫ്റ്റ് രേഖകൾ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് വ്യക്തമായി കാണാൻ കഴിയുമെന്നും അദ്ദേഹം സമ്മതിച്ചു. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റ് രേഖകൾ പരിശോധിച്ചില്ലെങ്കിൽ അത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തുള്ള അശ്രദ്ധ ആയിരിക്കുമെന്ന് 124–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായും അദ്ദേഹം സമ്മതിച്ചു. ചോദ്യങ്ങളും ഉത്തരങ്ങളും ഇവയായിരുന്നു:

123. ചോദ്യം: അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ലോക്കുകളെ സമീപിക്കുമ്പോൾ കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് രേഖകൾ അദ്ദേഹത്തിന് വ്യക്തമായി കാണാമായിരുന്നില്ലേ?

ഉത്തരം: അതെ.

124. ചോദ്യം: അദ്ദേഹം അത് ചെയ്തില്ല എന്നത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തുള്ള അശ്രദ്ധ അല്ലേ?

ഉത്തരം: അതെ."

13. കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് സംഭവിച്ച നാശനഷ്ടങ്ങളെക്കുറിച്ച് DW2, DW3 എന്നിവരെ വിസ്തരിച്ചു. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററായ എസ്.പി. രജക്കിനെ DW4 ആയി വിസ്തരിച്ചു. തന്റെ മുഖ്യവിസ്താരത്തിൽ, ഇതേ കപ്പൽ തന്നെ മുൻപ് 2/3 തവണ നിയന്ത്രിച്ചതടക്കം 1500–ലധികം തവണ പല കപ്പലുകളും കൈകാര്യം ചെയ്ത പരിചയം തനിക്കുണ്ടെന്ന് സാക്ഷി സമ്മതിച്ചു. അപകടത്തിന്റെ കാരണത്തെക്കുറിച്ചുള്ള 32–ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി അദ്ദേഹം മൊഴി നൽകി:

"**32.** ചോദ്യം: നിങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ ആ അപകടത്തിന്റെ കാരണം എന്തായിരുന്നു?

ഉത്തരം: കപ്പലിന്റെ ജലനിരപ്പിന് മുകളിലുള്ള ഭാഗം വളരെ ഉയർന്നതായിരുന്നു. കാറ്റിന്റെ ആഘാതം വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു."

തന്റെ എതിർവിസ്താരത്തിൽ DW4 നൽകിയ ചില ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നവയായിരുന്നു:

"**36.** ചോദ്യം: കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററാണ് എഞ്ചിൻ റൂമിലേക്കും കപ്പലിലെ മറ്റ് സ്ഥലങ്ങളിലേക്കും ഉത്തരവുകൾ നൽകുന്നതെന്ന് നിങ്ങൾ മൊഴി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഏത് അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ അത്തരം ഉത്തരവുകൾ നൽകുന്നത്?

ഉത്തരം: ഞാൻ എന്ത് ഉപദേശം നൽകുന്നുവോ അത് അദ്ദേഹം തന്റെ ജീവനക്കാരോടും ഉദ്യോഗസ്ഥരോടും ആവർത്തിക്കുന്നു.

37. ചോദ്യം: നിലവിലുള്ള ചില CPT നിയമാവലികളെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾക്ക് അറിവുണ്ടോ?

ഉത്തരം: അവയിൽ ചിലതിനെക്കുറിച്ച്.

38. ചോദ്യം: ഒരു കപ്പൽ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിനുള്ളിൽ ആയിരിക്കുമ്പോൾ അത് CPT-യിലെ ഉത്തരവാദിത്തപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലാണെന്ന് നിങ്ങൾക്കറിയാമോ?

ഉത്തരം: അതെ, കപ്പലിന്റെ നീക്കങ്ങൾക്കായി ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ കപ്പലിൽ കയറുന്നു.

39. ചോദ്യം: ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഒരു ഉപദേശക പദവിയിലാണ് കപ്പലിൽ കയറുന്നതെന്ന് നിങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ - നിങ്ങൾക്ക് അതിന് എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശങ്ങളുടെ പിന്തുണയുണ്ടോ, അങ്ങനെയല്ലേ?

ഉത്തരം: നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്നാൽ കപ്പൽ സുരക്ഷിതമായി അടുപ്പിക്കണം എന്നാണ്. അതെ.

40. ചോദ്യം: ഉപദേശക പദവിയിലാണ് നിങ്ങൾ കയറുന്നതെന്ന് പറയുമ്പോൾ അതിന് CPT-യുടെ ഏതെങ്കിലും രേഖാമൂലമുള്ള നിർദ്ദേശമുണ്ടോ?

ഉത്തരം: എനിക്കറിയില്ല, എന്നാൽ ഹുഗ്ലി ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിൽ ജോലിയിൽ പ്രവേശിച്ച ദിവസം മുതൽ കപ്പലിലെ ലോഗ് ബുക്കിൽ ഏതെങ്കിലും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററോ പൈലറ്റോ കപ്പലിൽ കയറുമ്പോഴെല്ലാം അത് ഉപദേശക പദവിയിലാണെന്ന് രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് ഞാൻ കണ്ടിട്ടുണ്ട്.

41. ചോദ്യം: ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററോ പൈലറ്റോ ഉപദേശക പദവിയിലാണ് കപ്പലിൽ കയറുന്നതെന്ന നിങ്ങളുടെ വാദം ശരിയാണെങ്കിൽ അത് CPT നിയമാവലികളിൽ കാണേണ്ടതല്ലേ?

ഉത്തരം: ഞാൻ ഒരു ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ മാത്രമാണ്, അതിനാൽ ഈ നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ചെല്ലാം എന്റെ മുകളിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് അറിയാമായിരിക്കും, എന്നാൽ കപ്പലിലെ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഉപദേശക പദവിയിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

42. ചോദ്യം: നിയമാവലിയിലെ പ്രത്യേകിച്ച് 16, 20 ഖണ്ഡങ്ങൾ കാണിക്കുന്നു. ഒരു കപ്പൽ ഡോക്കിനുള്ളിൽ ആയിരിക്കുമ്പോൾ അത് CPT-യിലെ കൃത്യമായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ കീഴിലാണെന്ന് 16-ാം ഖണ്ഡത്തിൽ നിന്ന് നിങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ?

ഉത്തരം: അതെ.

കോടതി സാക്ഷിയോട്:

43. ചോദ്യം: നിങ്ങൾ ഈ നിയമങ്ങൾ ഇതിനുമുമ്പ് കണ്ടിട്ടുണ്ടോ?

ഉത്തരം: ഇല്ല.

44. ചോദ്യം: ഈ നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾക്ക് അറിവുണ്ടോ?

ഉത്തരം: ഇല്ല.

... ...

48. ചോദ്യം: ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ കപ്പലിൽ ഇല്ലാതെ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ഉത്തരം: ഇല്ല.

49. ചോദ്യം: കപ്പലിൽ കയറുന്നതിന് മുമ്പ് നിങ്ങൾ നേരിട്ട് ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിച്ചിരുന്നോ?

ഉത്തരം: ഇല്ല. കാരണം, കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ നേരത്തെ തന്നെ 7 മീറ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റ് ആണെന്ന് അറിയിച്ചിരുന്നു, കൂടാതെ ഞാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ എന്ന നിലയിൽ പുതുതായി ജോലിയിൽ പ്രവേശിച്ച ആളായിരുന്നു. കപ്പൽ ഏത് ഡ്രാഫ്റ്റ് ആണോ പ്രഖ്യാപിച്ചത് അത് തന്നെ നിലനിർത്തേണ്ടതുണ്ടെന്ന് ഞാൻ പരിശോധിച്ചു. മറ്റ് കപ്പലുകളുടെ കാര്യത്തിലും അവർ ആ ഡ്രാഫ്റ്റ് നിലനിർത്തേണ്ടതുണ്ട്, കൂടാതെ റിവർ പൈലറ്റ് ഡ്രാഫ്റ്റ് കണ്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് എന്നെ അറിയിച്ചിട്ടുമുണ്ടായിരുന്നു.

... ...

54. ചോദ്യം: നിങ്ങൾ ചുമതലയേൽക്കുന്ന സമയത്ത് സാധാരണയായി കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററോട് അവളുടെ ഡ്രാഫ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് ചോദിക്കാറുണ്ടോ?

ഉത്തരം: കപ്പൽ ചരക്ക് കയറ്റുന്നതിനായി പോകുമ്പോൾ സാധാരണയായി ഞങ്ങൾ ക്യാപ്റ്റനോട് ഡ്രാഫ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് ചോദിക്കാറില്ല, കാരണം കപ്പലിൽ ചരക്കില്ലെന്നും ചരക്ക് കയറ്റാനാണ് പോകുന്നതെന്നും ഞങ്ങൾക്ക് അറിയാം.

... ...

67. ചോദ്യം: കമ്മീഷൻ നൽകിയ കാരണങ്ങളോട് നിങ്ങൾ യോജിക്കുന്നുണ്ടോ?

ഉത്തരം: ഉവ്വ്.

68. ചോദ്യം: കമ്മീഷന്റെ ശുപാർശകളോടും നിങ്ങൾ യോജിക്കുന്നുണ്ടോ?

ഉത്തരം: ഉവ്വ്.

... ...

71. ചോദ്യം: 7 മീറ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് ആരാണ് വിവരം നൽകിയത്?

ഉത്തരം: കപ്പലിന് 8 മീറ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റ് ഉണ്ടെന്നും അത് 7 മീറ്ററായി കുറയ്ക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും കാണിച്ച് ക്യാപ്റ്റൻ നേരത്തെ തന്നെ വയർലെസ് സന്ദേശം അയച്ചിരുന്നു.

72. ചോദ്യം: കപ്പലിന് 7 മീറ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റ് ഉണ്ടെന്ന് ക്യാപ്റ്റൻ നിങ്ങളോട് പറഞ്ഞില്ലേ?

ഉത്തരം: ക്യാപ്റ്റൻ എന്നോട് ഒന്നും പറഞ്ഞില്ല."

14. രേഖയിലുള്ള വിവരങ്ങളും എതിർ വാദങ്ങളും പരിഗണിച്ച ശേഷം, 09.04.1997-ലെ വിധിന്യായത്തിലൂടെയും ഉത്തരവിലൂടെയും സിംഗിൾ ജഡ്ജി വ്യവഹാരം വിധിച്ചു. ഭാരത സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച സമിതി, അപകടം നടന്നത് ചില അസാധാരണ ഘടകങ്ങളുടെ നിർഭാഗ്യകരമായ ഒത്തുചേരൽ കാരണമാണെന്നും അതിൽ ആർക്കും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും കണ്ടെത്തിയതായി നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരം കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ലെങ്കിലും, കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റിനെക്കുറിച്ച് സ്വയം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ചുമതലയായിരുന്നു; കൽക്കട്ട തുറമുഖത്തെ നിയമാവലിയിലെ 16-ാം ഖണ്ഡം പ്രകാരം, കപ്പൽ കൃത്യമായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ കീഴിലല്ലാതെ ഡോക്കിനുള്ളിൽ യാതൊരു നീക്കവും പാടില്ലെന്നും, കപ്പലിനെ അതിന്റെ ബെർത്തിലേക്ക് നയിക്കാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ടെന്നും നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രം സാധാരണയായി വെക്കാറുള്ള മധ്യഭാഗത്തിന് പകരം ബെർത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റത്താണ് പാർക്ക് ചെയ്തിരുന്നത്; കൂടാതെ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററിൽ നിന്ന് വാങ്ങിയ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ 1963-ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ടിലെ 116-ാം വകുപ്പിന് അനുസൃതമായിരുന്നില്ലെന്നും കണ്ടെത്തി. സിംഗിൾ ജഡ്ജി ഇപ്രകാരം ഉപസംഹരിച്ചു:

> "ഈ കാരണങ്ങളാൽ, കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന പ്രക്രിയയിൽ കപ്പൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശത്തിലും ചുമതലയിലുമായിരുന്നുവെന്നും, അദ്ദേഹം പ്രതിഭാഗത്തിന്റെ കൃത്യമായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയ ഒരു ജീവനക്കാരനായിരുന്നുവെന്നും ഈ കോടതി വിധിക്കുന്നു. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ മതിയായ ശ്രദ്ധക്കുറവും നൈപുണ്യക്കുറവും, അതോടൊപ്പം ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സിൽ അന്ന് നിലവിലിരുന്നതും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്കും ടഗുകൾക്കും ഒരുപോലെ കേൾക്കാൻ പ്രയാസമുള്ളതും കാഴ്ചാപരിമിതിയുള്ളതുമായ കാലഹരണപ്പെട്ട ആശയവിനിമയ

സംവിധാനവും ചേർന്നാണ് ഈ അപകടത്തിന് കാരണമായത്. പ്രതിഭാഗം, 1963-ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ടിലെ 116-ാം വകുപ്പിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളെ തെറ്റായ രീതിയിൽ അവഗണിക്കുകയും ദുരുദ്ദേശ്യപരമായി നാശനഷ്ടങ്ങൾക്കുള്ള ബാധ്യത അംഗീകരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് മാസ്റ്ററിൽ നിന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ നേടിയെടുക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനാൽ അന്യായത്തിലെ (a), (b) അപേക്ഷകൾ പ്രകാരം വിധി അനുവദിക്കുന്നു."

15. വിധിന്യായത്തിൽ തൃപ്തനല്ലാത്തതിനാൽ എതിർകക്ഷി, സിംഗിൾ ജഡ്ജിയുടെ തീരുമാനത്തെ ചോദ്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് 1997-ലെ A.P.D 338-ാം നമ്പർ അപ്പീൽ ഫയൽ ചെയ്യുകയും, 27.10.2006-ലെ തീരുമാനത്തിലൂടെ ഹൈക്കോടതിയുടെ രണ്ടംഗ ബെഞ്ച് അത് അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തു. രണ്ടംഗ ബെഞ്ച് എതിർവാദവും അനുവദിച്ചു, കൂടാതെ അപ്പീൽവാദി/വാദി അറ്റകുറ്റപ്പണി ചിലവിലേക്കായി 24,04,237/- രൂപയും ഒപ്പം പണം നൽകുന്നത് വരെ പ്രതിവർഷം 12% പലിശയും നൽകാൻ നിർദ്ദേശിച്ചു. ഭാരത സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ തെളിവായി സ്വീകരിക്കാമെന്ന് രണ്ടംഗ ബെഞ്ച് സമ്മതിച്ചുവെങ്കിലും അത് ഇപ്രകാരം ഉപസംഹരിച്ചു:

"അതുകൊണ്ട് താഴെ പറയുന്ന നിഗമനങ്ങളിൽ എത്തിച്ചേരാനുള്ള വിവരങ്ങൾ ഈ കോടതിയുടെ മുന്നിലുണ്ട്:

(a) കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറച്ചു;

(b) അത്തരം കുറവ് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ല;

(c) ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറച്ചതിലൂടെ കപ്പലിന്റെ വലിയൊരു ഭാഗം കാറ്റിന് വിധേയമായി;

(d) ആ വിധിനിർണ്ണായക ദിനത്തിൽ കാറ്റ് അതിശക്തമായി വീശുകയായിരുന്നു, ഇത് കപ്പലിനെ നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലാക്കിയെന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ ഈ കോടതി താല്പര്യപ്പെടുന്നു; കൂടാതെ

(e) ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ നിർദ്ദേശിച്ച സമയത്ത് നങ്കൂരം താഴ്ത്താത്തതിലൂടെ മാസ്റ്റർ നിലവിലുള്ള സ്ഥിതി കൂടുതൽ വഷളാക്കി.

.....

"..... മേൽപ്പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ, കപ്പൽ ലോഡറുമായി കൂട്ടിയിടിച്ചത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെയോ പ്രതിയുടെ ഏതെങ്കിലും സേവകന്റെയോ ജീവനക്കാരന്റെയോ ടഗിന്റെയോ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ തെറ്റോ അശ്രദ്ധയോ മൂലമല്ലെന്നും, മറിച്ച് പൂർണ്ണമായും കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ അശ്രദ്ധ മൂലമാണെന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ ഈ കോടതി താല്പര്യപ്പെടുന്നു. കപ്പൽ സുരക്ഷിതമായി നയിക്കാൻ മാസ്റ്റർക്ക് ബാധ്യതയുണ്ടായിരുന്നു.

മുകളിൽ ചർച്ച ചെയ്ത രീതിയിൽ അദ്ദേഹം ആ ബാധ്യതാലംഘനം നടത്തുകയും അത് ലോഡറിന് കനത്ത നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്തു."

16. ഹൈക്കോടതി രണ്ടംഗ ബെഞ്ചിന്റെ തീരുമാനം ഇപ്പോൾ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. അപ്പീൽവാദിക്ക് വേണ്ടി ഹാജരായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ മിസ്റ്റർ ഭാസ്കർ പി. ഗുപ്ത, ഉന്നതതല സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ടിലും സമിതി ചേർത്ത നിഗമനങ്ങളിലും ഊന്നൽ നൽകി. കൂടാതെ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ പരിചയസമ്പന്നനായ ഉദ്യോഗസ്ഥനാണെന്നും CPT നിയമാവലി പ്രകാരം കപ്പൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലായിരുന്നുവെന്നും ബോധിപ്പിക്കപ്പെട്ടു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, DW1 സമ്മതിച്ചതുപോലെ, കപ്പലിന്റെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് അടയാളങ്ങൾ പരിശോധിക്കാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ബാധ്യസ്ഥനായിരുന്നു, അദ്ദേഹം അത് ചെയ്യുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടുവെങ്കിൽ അത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തുള്ള വ്യക്തമായ അശ്രദ്ധയാണ്; അതിനാൽ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരം മാസ്റ്റർ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ പ്രത്യേകം അറിയിച്ചിരുന്നില്ലെങ്കിലും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ബാധ്യത ഒഴിവാക്കപ്പെടുന്നില്ല. അറ്റകുറ്റപ്പണി ചിലവ് നിർണ്ണയിച്ചതും 12% നിരക്കിൽ പലിശ അനുവദിച്ചതും തെറ്റാണെന്നും മിസ്റ്റർ ഗുപ്ത ബോധിപ്പിച്ചു.

17. എതിർകക്ഷിക്ക് വേണ്ടി ഹാജരായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ മിസ്റ്റർ പരാഗ് പി. ത്രിപാഠി ബോധിപ്പിച്ചത്, കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരം മാസ്റ്റർ അറിയിച്ചിരുന്നില്ലെന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുള്ളതാണെന്നും കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് നാശനഷ്ടമുണ്ടാക്കിയ അപകടത്തിന്റെ പ്രധാന കാരണം ആ ഘടകമാണെന്ന് തെളിവുകൾ വ്യക്തമായി സൂചിപ്പിക്കുന്നു എന്നുമാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, വെള്ളം പുറന്തള്ളിയതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറയുകയും കപ്പലിനെ ഡോക്കുകളിലേക്ക് നയിക്കുന്നത് പ്രയാസകരമാവുകയും ചെയ്തു. മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ മിസ്റ്റർ ത്രിപാഠി, പ്രിവി കൗൺസിലിന്റെ ***ഫൗൾസ് vs. ഈസ്റ്റേൺ ആൻഡ് ഓസ്ട്രേലിയൻ സ്റ്റീംഷിപ്പ് കമ്പനി*** ലിമിറ്റഡ് എന്ന വിധിന്യായത്തെ ആസ്പദമാക്കി വാദിച്ചു. ഇതിൽ നിലവിലുള്ള നിയമാവലികൾക്ക് സമാനമായ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥ പരിഗണനയ്ക്ക് വന്നിരുന്നു.

18. ഈ കോടതി വസ്തുതാപരമായ തർക്കങ്ങളിലേക്ക് കടക്കുന്നതിന് മുമ്പ്, കൽക്കട്ട തുറമുഖത്തെ നിയമാവലിയിലെ 16, 20 ഖണ്ഡങ്ങൾ താഴെ നൽകുന്നു:

"**16.** അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥർ കപ്പലുകൾ നീക്കുന്നത് – കമ്മീഷണർമാരുടെ കൃത്യമായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ കീഴിലല്ലാതെ യാതൊരു കപ്പലും

1 [1916] 2 AC 556

ഡോക്കുകൾക്ക് ഉള്ളിലേക്കോ പുറത്തേക്കോ അതിനുള്ളിലോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു ജെട്ടി ബെർത്തിലേക്കോ നീങ്ങാൻ പാടുള്ളതല്ല.

20. അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായുള്ള സഹകരണം – കപ്പൽ കെട്ടിയിടുന്നതിനോ അഴിച്ചുമാറ്റുന്നതിനോ, നീക്കുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ മാറ്റുന്നതിനോ, അല്ലെങ്കിൽ അവളുടെ സ്ഥാനം ക്രമീകരിക്കുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്ക് കയറ്റുന്നതിനോ ഇറക്കുന്നതിനോ ആവശ്യമായ രീതിയിൽ അവളുടെ ഉപകരണങ്ങളും ഗിയറുകളും സജ്ജീകരിക്കുന്നതിനോ വേണ്ടി കമ്മീഷണർമാരുടെ അധികാരപ്പെടുത്തിയ എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും നിയമപരമായ എല്ലാ നിർദ്ദേശങ്ങളും മാസ്റ്ററോ ഉടമയോ അനുസരിക്കുകയും അവരുമായി പൂർണ്ണമായി സഹകരിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണ്."

19. തുടക്കത്തിൽ തന്നെ, ഈ കാര്യത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സവിശേഷത ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ അപകടം വലിയ ശ്രദ്ധയാകർഷിക്കുകയും ഭാരത സർക്കാർ അപകടത്തിന്റെ വിവിധ വശങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമായി ഒരു സമിതിയെ നിയമിക്കുകയും ചെയ്തു. പ്രസ്തുത മേഖലയിൽ സാങ്കേതിക വൈദഗ്ധ്യവും അറിവുമുള്ള നാല് പേർ അടങ്ങുന്നതായിരുന്നു ഈ സമിതി. അപകടസമയത്ത് നിലനിന്നിരുന്ന ചലനാത്മകമായ സാഹചര്യം കാരണം പ്രത്യേകമായ ഉത്തരവാദിത്തമൊന്നും നിശ്ചയിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും, സമിതി പേരെടുത്തു പറഞ്ഞ അഞ്ച് ഘടകങ്ങളുടെ ഒത്തുചേരൽ കാരണമാണ് അപകടം സംഭവിച്ചതെന്നും സമിതി കണ്ടെത്തി. ഓരോ ഘടകവും വിശദമായി പരിശോധിച്ച സമിതി, ഒടുവിൽ ഈ കാര്യത്തിൽ വ്യക്തിഗതമായ ഉത്തരവാദിത്തം ആർക്കും ചുമത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന് കണ്ടെത്തി.

20. സാക്ഷികളും സമിതിയും ഈ കാര്യത്തിൽ ഉപയോഗിച്ചിട്ടുള്ള ചില സാങ്കേതിക പദങ്ങൾ ഈ കോടതിക്ക് ഇപ്പോൾ പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. ചരക്ക് കയറ്റാനിരിക്കുന്ന കപ്പലുകൾക്ക് ഭാരം കുറവായതിനാൽ നടുക്കടലിൽ സുഗമമായ സഞ്ചാരത്തിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുമെന്ന് ഈ കോടതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കപ്പലിന്റെ സന്തുലിതാവസ്ഥ നിലനിർത്തുന്നതിനായി നിശ്ചിത അളവ് ഭാരം അതിൽ ചേർക്കുന്നു, ഇത് കപ്പലിന്റെ ഒരു ഭാഗം ജലനിരപ്പിന് താഴെയായിരിക്കാനും അതുവഴി സ്ഥിരത നൽകാനും സഹായിക്കുന്നു. ഇതിനായുള്ള ഭാരം ഏത് രൂപത്തിലുമാകാം, എന്നാൽ സാധാരണയായി ടാങ്കുകളിൽ വെള്ളം നിറയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്; ചരക്കുകൾ ഇല്ലാത്തപ്പോൾ ഇപ്രകാരം നിറയ്ക്കുന്ന വെള്ളത്തിന്റെ ഭാരം കപ്പലിന് സന്തുലിതാവസ്ഥ നൽകുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ ഭാരം ചേർക്കുന്നതിനെ 'വെള്ളം നിറച്ച് സ്ഥിരത വരുത്തുക' എന്ന് വിളിക്കുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, ചരക്ക് കയറ്റുന്ന പ്രക്രിയ ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പ്

അത്തരം ടാങ്കുകളിൽ നിന്ന് വെള്ളം പമ്പ് ചെയ്ത് പുറന്തള്ളേണ്ടതുണ്ട്, ഈ പ്രക്രിയയെ 'വെള്ളം പുറന്തള്ളൽ' എന്ന് വിളിക്കുന്നു. ജലനിരപ്പിന് താഴെയുള്ള കപ്പലിന്റെ ഭാഗത്തെ സാധാരണയായി കപ്പലിന്റെ 'ഡ്രാഫ്റ്റ്' എന്ന് വിളിക്കുന്നു. ഡ്രാഫ്റ്റ് കൂടുന്തോറും കപ്പലിന്റെ സ്ഥിരതയും വർദ്ധിക്കുന്നു. വെള്ളം പുറന്തള്ളുന്നതിന്റെ ഫലമായി കപ്പലിന്റെ ഭാരം ഗണ്യമായി കുറയുകയും തൽഫലമായി കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ്, അതായത് ജലനിരപ്പിന് താഴെയുള്ള ഭാഗവും കുറയുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിന്റെ ഫലമായി ജലനിരപ്പിന് മുകളിലുള്ള ഭാഗം വർദ്ധിക്കുന്നു; കാറ്റുള്ള സാഹചര്യങ്ങളിൽ ജലനിരപ്പിന് മുകളിലുള്ള കപ്പലിന്റെ ഈ വലിയ ഭാഗം കപ്പൽ സഞ്ചാരത്തെ ബാധിച്ചേക്കാം. കൂടാതെ, ഹാൽഡിയ തുറമുഖം നേരിട്ട് കടലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടല്ല കിടക്കുന്നതെന്നും, ഹുഗ്ലി നദി കടലുമായി ചേരുന്ന സ്ഥലത്ത് ലോക്കുകൾ ഉപയോഗിച്ച് വെള്ളം തടഞ്ഞുനിർത്തിയിരിക്കുകയാണെന്നും പൊതുവെ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് ഡോക്കിലെ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലം വരെയുള്ള യാത്ര ഇപ്രകാരം തടഞ്ഞുനിർത്തിയ വെള്ളത്തിലൂടെയാണ് നടത്തേണ്ടത്, ഇത് അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ കൃത്യമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശത്തിന് കീഴിലായിരിക്കണം.

21. രേഖയിലുള്ള വിവരങ്ങളിൽ നിന്ന് വെളിപ്പെടുന്ന വസ്തുതകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്:

(a) കപ്പൽ 1987 ഓഗസ്റ്റ് 23-ന് ഹാൽഡിയ ലോക്കുകൾക്ക് തൊട്ടുമുമ്പുള്ള സാൻഡ്ഹെഡ്സിൽ എത്തുകയും കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് 7 മീറ്റർ ആണെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. തുടർയാത്രയ്ക്ക് മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിനായി ഒരു റിവർ പൈലറ്റ് കപ്പലിൽ കയറുകയും കപ്പൽ ഹാൽഡിയ ലോക്കുകളിലേക്ക് നീങ്ങുകയും ചെയ്തു. അപ്പോൾ ഡ്രാഫ്റ്റ് 6.5 മീറ്ററായി കുറഞ്ഞു. 1987 ഓഗസ്റ്റ് 24-ന് കപ്പൽ ഹാൽഡിയ ലോക്കുകളിൽ എത്തിയെങ്കിലും ഉള്ളിലേക്ക് പ്രവേശിക്കാൻ അനുവദിക്കാതെ തിരിച്ച് സാൻഡ്ഹെഡ്സിലേക്ക് പോകാൻ നിർദ്ദേശിച്ചു.

(b) 1987 ഓഗസ്റ്റ് 27-ന് പൈലറ്റേജിന് കീഴിൽ കപ്പൽ വീണ്ടും ഹാൽഡിയ ലോക്കുകളിൽ എത്തി. ലോക്കുകളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് തൊട്ടുമുമ്പ് കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളുകയും ഡ്രാഫ്റ്റ് മുൻഭാഗത്ത് 4.69 മീറ്ററും പിൻഭാഗത്ത് 6.25 മീറ്ററുമായി കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ആ സമയത്ത് കാലാവസ്ഥ കാറ്റുള്ളതായിരുന്നു, കാറ്റിന്റെ വേഗത 24 നോട്ട്സ് ആയിരുന്നു.

(c) ഈ ഘട്ടത്തിൽ, കപ്പലിനെ രണ്ട് ടഗുകളുടെ സഹായത്തോടെ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് നയിക്കുന്നതിനായി ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ മിസ്റ്റർ രജക് കപ്പലിൽ കയറി. യാത്രയിലുടനീളം കപ്പൽ ബോർഡ് നിയോഗിച്ച ടഗുകളാൽ വലിക്കപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്നു, കൂടാതെ അത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുമായിരുന്നു.

(d) ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലം വരെ കപ്പലുകളെ നയിക്കുന്നതിൽ കുറഞ്ഞത് 1500 തവണയെങ്കിലും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് മതിയായ പരിചയമുണ്ടായിരുന്നു. വാസ്തവത്തിൽ ഇതേ കപ്പലിനെത്തന്നെ ഇതിനുമുമ്പ് രണ്ട് മൂന്ന് തവണ അദ്ദേഹം നയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(e) കൽക്കട്ട തുറമുഖത്തെ നിയമാവലിയിലെ വാചകങ്ങളും അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട വസ്തുതകളും അനുസരിച്ച്, കപ്പൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ നിയന്ത്രണത്തിലായിരുന്നു.

(f) കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരമോ ഡ്രാഫ്റ്റ് മുൻഭാഗത്ത് 4.69 മീറ്ററും പിൻഭാഗത്ത് 6.25 മീറ്ററുമായി കുറച്ച വിവരമോ കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററെ അറിയിച്ചിരുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും, ഹാൽഡിയ ഡോക്ക് കോംപ്ലക്സ് മാനേജർ(മറൈൻ) ആയ DW1 സമ്മതിച്ചതുപോലെ, കപ്പൽ നയിക്കാൻ തുടങ്ങുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഉത്തരവാദിത്തമായിരുന്നു.

(g) സാധാരണ സാഹചര്യങ്ങളിൽ കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് കുറയ്ക്കുന്നത് പതിവാണെന്ന് ഇതേ സാക്ഷി തന്നെ സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(h) പ്രസക്തമായ ആ ദിവസം ഡോക്കിലെ ജലനിരപ്പും ഉയർന്നതായിരുന്നു.

(i) കപ്പൽ അടുപ്പിക്കുന്ന സമയത്ത്, ജെട്ടിയുടെ മധ്യഭാഗത്ത് ആയിരിക്കേണ്ടതിന് പകരം തെക്കേ അറ്റത്ത് പാർക്ക് ചെയ്തിരുന്ന കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രവുമായി കപ്പൽ കൂട്ടിയിടിച്ചു.

(j) കൂട്ടിയിടിയുടെ ഫലമായി കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന് നാശനഷ്ടങ്ങൾ സംഭവിച്ചു.

(k) നാശനഷ്ടങ്ങൾ കണക്കാക്കുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ, ചരക്ക് കയറ്റിയതിന് ശേഷം രണ്ട് ദിവസത്തോളം കപ്പലിനെ ഡോക്കുകളിൽ തടഞ്ഞുവെച്ചതിനെത്തുടർന്ന് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ ഒരു സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തൽ നൽകി.

(l) പ്രതിഭാഗം–എതിർകക്ഷി ഹാജരാക്കിയ തെളിവുകൾ പ്രകാരം യന്ത്രത്തിന് സംഭവിച്ച നാശനഷ്ടം 24.04 ലക്ഷം രൂപയോളം വരും.

22. ഒരു വിഷയം കൂടി നിലവിലുണ്ട്, അതായത് കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്ററോട് നങ്കൂരം താഴ്ത്താൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ പറഞ്ഞിരുന്നോ എന്നും അത്തരം നിർദ്ദേശം കൈമാറുന്നതിൽ മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് എന്തെങ്കിലും സമയതാമസം ഉണ്ടായോ എന്നും, ഇത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്ക് കാര്യങ്ങൾ കൂടുതൽ പ്രയാസകരമാക്കിയോ എന്നുമാണ്. രേഖയിലുള്ള വസ്തുതകൾ വിലയിരുത്തുമ്പോൾ രണ്ടംഗ ബെഞ്ച് ഈ വശത്തെ ആശ്രയിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതുസംബന്ധിച്ച തെളിവുകൾ വ്യക്തമല്ല. അപകടത്തിന് കാരണമായ ഘടകങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള തന്റെ മറുപടിയിൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ രണ്ട് കാരണങ്ങളാണ് നൽകിയത്: കപ്പലിന്റെ ജലനിരപ്പിന് മുകളിലുള്ള ഭാഗവും കാറ്റിന്റെ ആഘാതവും. എന്നാൽ നങ്കൂരമിടുന്നതിലെ താമസം ഒരു കാരണമായി

അദ്ദേഹം പറഞ്ഞില്ല. ഈ മേഖലയിലെ വിദഗ്ധർ അടങ്ങുന്ന സമിതിയും സാക്ഷികളെ വിസ്തരിക്കുകയും തങ്ങളുടെ മുന്നിലുള്ള എല്ലാ വിവരങ്ങളും പരിഗണിക്കുകയും ചെയ്ത ശേഷമാണ് നിഗമനത്തിൽ എത്തിച്ചേർന്നത്. പ്രസ്തുത സമിതിയും നങ്കൂരമിടുന്നതിലെ താമസം അപകടകാരണങ്ങളിലൊന്നായി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. അതിനാൽ, വിഷയം പരിഗണിക്കുമ്പോൾ രണ്ടംഗ ബെഞ്ച് ഈ വശം കണക്കിലെടുക്കാൻ പാടില്ലായിരുന്നു.

23. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച വസ്തുതകൾ പരിഗണിച്ചാൽ, ഉയർന്നുവരുന്ന രണ്ട് പ്രധാന വശങ്ങൾ (a) ലോക്കുകളിൽ ആയിരുന്നപ്പോൾ കപ്പലിലെ വെള്ളം പുറന്തള്ളിയ വിവരം കപ്പലിന്റെ മാസ്റ്റർ അറിയിക്കാതിരുന്നതും (b) കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കാൻ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ബാധ്യസ്ഥനായിരുന്നിട്ടും അതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതുമാണ്. മറ്റ് ഘടകങ്ങളെല്ലാം തടഞ്ഞുനിർത്തിയ ജലമുള്ള ഡോക്കിലെ ജലനിരപ്പ് അല്ലെങ്കിൽ കാറ്റിന്റെ തീവ്രത പോലുള്ള പ്രകൃതിദത്തമായ ഘടകങ്ങളോ അല്ലെങ്കിൽ മാസ്റ്റർക്കോ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർക്കോ നേരിട്ട് നിയന്ത്രണമില്ലാത്ത ഘടകങ്ങളോ ആയിരുന്നു. വാദി ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയതുപോലെ കപ്പൽ വലിക്കുന്ന ബോട്ടുകളും ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററും തമ്മിലുള്ള ആശയവിനിമയക്കുറവ് അല്ലെങ്കിൽ ജെട്ടിയുടെ തെക്കേ അറ്റത്തുള്ള കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന്റെ സ്ഥാനം എന്നിവ അപകടത്തിന് ആക്കം കൂട്ടിയ ഘടകങ്ങളാകാം, എങ്കിലും വിഷയത്തിന്റെ കാതൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞ രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ്. ഈ രണ്ട് കാര്യങ്ങളിൽ ഓരോന്നിനെയും ഓരോ കക്ഷികളും എതിർകക്ഷിയുടെ മേൽ ബാധ്യത ചുമത്താനായി ഉപയോഗിക്കുന്നു. അപ്പീൽവാദിയെ ഇതിന് ഉത്തരവാദിയാക്കാൻ, മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ച വിവരം മാസ്റ്റർ അറിയിക്കാതിരുന്നത് മുഴുവൻ കുറ്റവും അപ്പീൽവാദിയുടെ മേൽ ചുമത്താൻ മാത്രം നിർണ്ണായകമായിരുന്നോ എന്നതാണ് ചോദ്യം. കപ്പലിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് കപ്പലിന്റെ ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കേണ്ടത് ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ചുമതലയുടെ ഭാഗമായിരുന്നു എന്ന വസ്തുത ഈ കോടതിക്ക് അവഗണിക്കാൻ കഴിയില്ല. നിയമാവലി പ്രകാരം കപ്പൽ തുറമുഖ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെയോ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെയോ നിയന്ത്രണത്തിലായിരിക്കണം. ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഒരു പുതുമുഖമോ പരിചയമില്ലാത്ത ആളോ ആയിരുന്നില്ല. ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് ഡോക്ക് പ്രദേശം വരെ കുറഞ്ഞത് 1500 തവണയെങ്കിലും കപ്പലുകളെ നയിച്ച പരിചയം അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായിരുന്നു. കപ്പലിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കാറ്റിന്റെ വേഗത 24 നോട്ട്സ് ആയിരുന്നെങ്കിൽ, നിയന്ത്രണം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഡ്രാഫ്റ്റ് പരിശോധിക്കുന്നതിൽ അദ്ദേഹം കൂടുതൽ ജാഗ്രത പാലിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. തുറമുഖം നിയമിച്ചതും അധികാരപ്പെടുത്തിയതുമായ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ എന്ന നിലയിൽ, ലോക്കുകളിൽ നിന്ന് ഡോക്ക് പ്രദേശം വരെ കപ്പൽ എങ്ങനെ നയിക്കണം

എന്നതിനെക്കുറിച്ച് മറ്റാരേക്കാളും കൂടുതൽ അറിവ് അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായിരുന്നു. ഈ വിഷയത്തിൽ അന്വേഷണം നടത്താനും ഉത്തരവാദിത്തം നിശ്ചയിക്കാനുമായി ഭാരത സർക്കാർ നിയമിച്ച നാല് വിദഗ്ധർ അടങ്ങുന്ന സമിതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾക്കും ഈ കോടതി അർഹമായ പരിഗണന നൽകേണ്ടതുണ്ട്. മാസ്റ്റർ, ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ, മറ്റ് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവരുൾപ്പെടെ എല്ലാവരുടെയും മൊഴികൾ സമിതി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്; സമഗ്രമായ അന്വേഷണത്തിന് ശേഷം അപകടത്തിന് കാരണമായ ഘടകങ്ങൾ ആരുടെയും നിയന്ത്രണത്തിലായിരുന്നില്ലെന്ന് സമിതി കണ്ടെത്തി.

24. വിഷയത്തിന്റെ പൂർണ്ണത പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, പ്രസക്തമായ എല്ലാ ഘടകങ്ങളും സമിതി ശരിയായ വീക്ഷണകോണിൽ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന് ഈ കോടതി കണ്ടെത്തുന്നു. കപ്പലിലെ മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ വീഴ്ചകളോ പ്രവർത്തികളോ മാത്രമാണ് കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിന്റെ നാശനഷ്ടങ്ങൾക്ക് കാരണമായതെന്ന് നിഗമനത്തിലെത്താൻ കഴിയില്ല. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ വിവരങ്ങൾ അറിയിക്കാതിരുന്നതിന് ഒരു പരിധിവരെ അദ്ദേഹം ഉത്തരവാദിയായിരിക്കാം, എന്നാൽ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്ററുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ വീഴ്ചകളും മറ്റ് ഘടകങ്ങളും അപകടത്തിന് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങളിൽ സമിതി എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനമാണ് ഈ വിഷയം പരിഗണിക്കേണ്ട ശരിയായ വീക്ഷണകോണെന്ന് ഈ കോടതി കരുതുന്നു, ഇത് സിംഗിൾ ജഡ്ജിയും കണക്കിലെടുത്തിരുന്നു. അതിനാൽ, വിചാരണക്കോടതിയുടെ നിലപാട് നീതിയുക്തവും ശരിയുമായിരുന്നുവെന്നും രണ്ടംഗ ബെഞ്ചിന്റെ നിലപാട് തെറ്റായിരുന്നുവെന്നും ഈ കോടതി വിലയിരുത്തുന്നു.

25. ഉപസംഹരിക്കുന്നതിന് മുൻപ്, എതിർകക്ഷിയുടെ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ മിസ്റ്റർ ത്രിപാഠി ആധാരമാക്കിയ കേസിനെക്കുറിച്ച് ഈ കോടതി പ്രതിപാദിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ലൈസൻസുള്ള ഒരു പൈലറ്റിന്റെ അശ്രദ്ധയെക്കുറിച്ചായിരുന്നു ആ കേസിൽ പരാമർശിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇവിടെ സമിതി കണ്ടെത്തിയതുപോലെ എല്ലാ ഘടകങ്ങളുടെയും ഒത്തുചേരലാണ് അപകടമുണ്ടാക്കിയത്, മറിച്ച് കേവലം ഒരു വ്യക്തിയുടെ മാത്രം അശ്രദ്ധയായി ഇതിനെ കാണാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ പ്രസ്തുത കേസോ അതിലെ നിരീക്ഷണങ്ങളോ ഈ കേസിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രസക്തമല്ലെന്ന് ഈ കോടതി കണ്ടെത്തുന്നു. ഈ കോടതിയുടെ വിലയിരുത്തൽ പ്രകാരം, കൽക്കരി കയറ്റുന്ന യന്ത്രത്തിനുണ്ടായ നാശനഷ്ടത്തിന്റെ വ്യാപ്തിയെക്കുറിച്ചോ, പ്രതിഭാഗം-എതിർകക്ഷി അവകാശപ്പെട്ട തുക ശരിയാണോ എന്നതിനെക്കുറിച്ചോ, പലിശ 12% വേണോ അതോ കുറയ്ക്കണോ എന്നതിനെക്കുറിച്ചോ കൂടുതൽ പരിശോധിക്കേണ്ടതില്ല.

26. അതുകൊണ്ട് ഈ കോടതി ഈ അപ്പീൽ അനുവദിക്കുന്നു, അപ്പീലിന് ആധാരമായ വിധിന്യായം റദ്ദാക്കുകയും 1988-ലെ 12-ാം നമ്പർ വ്യവഹാരത്തിൽ സിംഗിൾ ജഡ്ജി പുറപ്പെടുവിച്ച വിധിന്യായവും വിധിയും പുനഃസ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കോടതി ചിലവുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതല്ല.

കല്പന കെ. ത്രിപാഠി അപ്പീൽ അനുവദിച്ചു.