[2019] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 254

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ

(2007 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5654)

15, ਫਰਵਰੀ 2019

[ਅਭੈ ਮਨੋਹਰ ਸਪਰੇ ਅਤੇ ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963:

ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ - ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਥ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹਾਦਸਾ - ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ - ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ - ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ - ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ - ਕਮੇਟੀ, ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸਥਿਤੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰਾਬ ਹੋਣ, ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਉੱਚਾ ਪੱਧਰ, ਤੇਜ਼ ਹਵਾ ਦੀ ਗਤੀ, ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਗਲਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ - ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਪੋਰਟ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਲਿਖਤੀ ਦਲੀਲ

ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, 30 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ - ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ - ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਜਵਾਬੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਦਿੱਤੀ - ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਕਿਹਾ: ਕਮੇਟੀ ਜਿਸ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਵਿੱਚ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ - ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਇਸ ਲਈ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ - ਧਾਰਾ 16 ਅਤੇ 20.

ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਅਦਾਲਤ ਨੇ,

254

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ 255

ਕਿਹਾ ਕਿ : 1. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਨੇ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਮੇਟੀ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਸੀ। ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸਥਿਤੀ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦ ਪੰਜ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਰ ਇੱਕ ਕਾਰਕ 'ਤੇ ਗੌਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ

ਆਪਣੀ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। [ਪੈਰਾ 19] [270-B-C]

2. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਐਂਕਰ ਛੱਡਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਦੇਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਲਈ ਹੋਰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਦੋ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੇ: ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਉੱਚ ਬੋਰਡ ਭਾਵ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਤਹ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੇ ਐਂਕਰਿੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਵਜੋਂ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀ ਸੀ। ਸਈਦ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੰਗਰ ਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਇਸ ਕਾਰਕ ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਕਤ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ 'ਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 22] [272-D-E]

3. ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ, ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪਹਿਲੂ ਜੋ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਹਨ (ਏ) ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾ ਦੇਣਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤਾਲੇ 'ਤੇ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵਿਗੜ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ (ਬੀ) ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਵੱਲੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਸੀ. ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਕਾਰਕ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕੁਦਰਤੀ

ਕਾਰਕ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਹਵਾ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਜਾਂ ਉਹ ਕਾਰਕ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਨਾ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ। ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਕਮੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਟੱਗਾਂ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਾਂ ਜੇਟੀ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਵਰਗੇ ਕਾਰਕ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਸਨ. ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਪਾਉਣ ਲਈ ਦੋਵਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 23] [272-F-H]

XXXXXX

4. ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ. ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ. ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਜਾਂ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1500 ਪਿਛਲੇ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਡਾਕ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨੇਵੀਗੇਟ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ। ਜੇ ਉਸਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਵੇਲੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ 24 ਨੌਟ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਫਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣ ਦਾ ਹੋਰ ਵੀ ਕਾਰਨ ਸੀ. ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਗਿਆਨ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਡਾਕ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਕਿਵੇਂ ਨੇਵੀਗੇਟ ਕਰਨਾ ਸੀ. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਚਾਰ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਨਿਯੁਕਤ

ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਕਿ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਸਨ; ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਪੂਰੀ ਪੜਤਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਕਾਰਕ ਕਿਸੇ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਨ। [ਪੈਰਾ 23] [273-B-D]

5. ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਕਮੀਸ਼ਨ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ. ਉਸ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਗੈਰ-ਸੂਚਨਾ ਲਈ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੀਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ ਵੱਲੋਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸਿੱਟਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸਹੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਗਲਤ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 24] [273-E-G]

ਫਾਊਲਜ਼ ਬਨਾਮ ਈਸਟਰਨ ਅਤੇ ਆਸਟਰੇਲੀਆਈ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ [1916] 2 ਏ.ਸੀ 556 - ਵਿਲੱਖਣ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2007 ਦਾ. ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5654

1997 ਦੇ ਏ.ਪੀ.ਡੀ. ਨੰਬਰ 338 ਵਿੱਚ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 27.10.2006 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ 257

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਪਿਨਾਕੀ ਐਡੀ, ਚਿਰਾ ਰੰਜਨ ਐਡੀ, ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਬੱਡੀ ਏ. ਰੰਗਨਾਧਨ, ਏ. ਵੀ. ਰੰਗਮ, ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ।

ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.

1. ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੰਜ਼ੂਰੀ ਰਾਹੀਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕਲਕੱਤਾ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 27.10.2006 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1997 ਦੇ ਏ.ਪੀ.ਡੀ ਨੰਬਰ 338 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ 1998 ਦੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 12 ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 09.04.1997 ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2. 27.08.1987 ਨੂੰ ਲਗਭਗ 1148 ਵਜੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਰਸਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਊਥ ਇੰਡੀਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦਾ ਜਹਾਜ਼ "ਐਮ.ਵੀ. ਚੇਨਈ ਨੇਰਮਾਈ" ਤੂਤੀਕੋਰਿਨ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਵਿਖੇ ਕੋਲੇ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਹਲਦੀਆ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਲਾਕ ਗੇਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 1300 ਵਜੇ ਤੱਕ ਲਾਕ ਗੇਟ 'ਤੇ ਰਿਹਾ। 1306 ਵਜੇ, ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ

ਸ਼੍ਰੀ ਰਜਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਅਤੇ 1342 ਵਜੇ ਤੱਕ. ਹਲਦੀਆ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਲਾਕ ਗੇਟਾਂ ਤੋਂ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਟੋਅ ਕਰਨ ਲਈ ਫਾਰਵਰਡ ਅਤੇ ਅਫਟ ਟੱਗ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 1354 ਵਜੇ ਖੜਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਟਾਰਟ ਬੋਰਡ ਕੁਆਰਟਰ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤਾਇਨਾਤ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ।

XXXXXX

3. ਉਸੇ ਦਿਨ ਪਲਾਂਟ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸੇ ਦਿਨ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸੇ ਦਿਨ ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੰਚਾਲਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਤੋਂ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ; "ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪੱਖਪਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤ, ਮੈਂ ਉਪਰੋਕਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਰਥਿੰਗ ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਉਚਿਤ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: " ਉਸੇ ਦਿਨ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਵੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਜੇਟੀ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੀ ਆਮ ਪ੍ਰਥਾ ਦੇ ਉਲਟ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਟੱਗਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਚਾਰ

ਮਾੜਾ ਸੀ। ਉਸੇ ਦਿਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਹਲਦੀਆ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਵੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਉਕਤ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ।

4. ਫਿਰ 29.08.1987 ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਮੈਨੇਜਰ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੰਚਾਲਨ, ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੱਗਾਂ ਅਤੇ ਗਲਤ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਸਨ. 30.08.1987 ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੇ ਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਜ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਿਆ ਪਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕੀਤੀ ਗਈ। 31.08.1987 ਨੂੰ ਮੈਨੇਜਰ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੰਚਾਲਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ, ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੂੰ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦੀ ਕਾਪੀ 'ਤੇ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਇਹ ਸੀ; "ਮਾਲਕਾਂ/ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ ਨੇ 01.09.1987 ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਕਾਪੀ 'ਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ:

"ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪੱਖਪਾਤ ਦੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਸਿਰਫ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਟਰਨਕੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 01.09.1987 ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ.

5. 20.10.1987 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਭੂਮੀ ਆਵਾਜਾਈ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: "ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਖੇ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ 27.8.87 ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ "ਚੇਨਈ ਨੇਰਮਾਈ" ਨੂੰ ਖੜਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਨੁਕਸਾਨ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਵਿਆਪਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਜਾਂਚ ਕਮੇਟੀ ਗਠਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਮੇਟੀ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੈਂਬਰ ਹੋਣਗੇ:-

i) ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਅਫਸਰ,
ਵਪਾਰਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਿਭਾਗ, ਕਲਕੱਤਾ।
(ii) ਡਾਇਰੈਕਟਰ (ਮਕੈਨੀਕਲ)
ਡੀ.ਏ (ਪੀ) ਸੰਗਠਨ, ਸਤਹ ਆਵਾਜਾਈ ਮੰਤਰਾਲਾ.
(iii) ਡਾਇਰੈਕਟਰ (ਤਕਨੀਕੀ) "ਪੂਮਪੁਹਾਰ" ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕੰਪਨੀ।
ਵੀ.ਫਲੋਰ, 304/305, ਅੰਨਾ ਸਲੇਈ,
ਮਦਰਾਸ - 600 018.
(iv) ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਡਾਇਰੈਕਟਰ।
ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ - ਕਨਵੀਨਰ।

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 259

2. ਕਮੇਟੀ 30.11.87 ਤੱਕ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਸੌਂਪੇਗੀ।

6. ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਫਿਰ 06.01.1988 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਸੌਂਪੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 5 ਤੋਂ 9 ਇਹ ਸਨ:

"5.ਐਮ.ਵੀ ਬਨਾਮ "ਚੇਨਈ ਨੇਰਮਾਈ" ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਲਗਭਗ 190 ਮੀਟਰ ਹੈ. ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਪਹੁੰਚੀ ਤਾਂ ਕੈਪਟਨ ਅਰੁਣ ਰਾਜਗੋਪਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਡਰਾਫਟ 7 ਮੀਟਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 27 ਅਗਸਤ 1987 ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡਿਬਲਾਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਔਸਤ ਡਰਾਫਟ ਲਗਭਗ 5.5 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਦੇ ਸ਼੍ਰੀ ਐਸ.ਪੀ ਰਾਜਕ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਜੋ ਤਾਲੇ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਏ ਸਨ। ਮੰਦਭਾਗੇ ਦਿਨ ਡੌਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਲਗਭਗ 4.5 ਮੀਟਰ ਦੀ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਉੱਚੀ ਲਹਿਰ ਕਾਰਨ ਡੈਟਮ ਤੋਂ 5.0 ਮੀਟਰ ਉੱਪਰ ਸੀ।

6. ਕੋਲ ਬਰਥ ਵੱਲ ਵਧਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦੱਖਣ-ਦੱਖਣ-ਪੱਛਮ ਤੋਂ 24 ਨੌਟ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਭਾਰੀ ਹਵਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਐਮ.ਟੀ. ਅਹਿਲਿਆ ਅਤੇ ਐਮ.ਟੀ. ਕੁੰਤੀ ਬਰਥਿੰਗ ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮ.ਵੀ. "ਚੇਨਈ ਨੇਰਮਾਈ" ਕੋਲ ਇੱਕ ਹਲਕਾ ਡਰਾਫਟ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਅਟ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਸਾਈਡ ਥਰਸਟ ਬਾਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ,

ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਲਗਾਤਾਰ ਬਰਥ ਵੱਲ ਉੱਡ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਟੱਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਟਰਨ ਨੇ ਜੇਟੀ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਓਵਰਹੈਂਗਿੰਗ ਕਾਊਂਟਰ ਨੇ ਨੰਬਰ 1 ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ ਜੋ ਬਰਥ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ ਵੱਲ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ. ਕਮੇਟੀ ਕੋਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਹਲਕੇ ਸੁਭਾਅ ਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਲੋਡਿੰਗ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਹਾਜ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਰਨ ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਵਿਗਾੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਪਟੜੀ ਤੋਂ ਉਤਰ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਸ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ ਨੂੰ ਅਸਮਰੱਥ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ.

XXXXXX

7. ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਡਿਬਲਾਸਟਿੰਗ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਹਵਾ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ. ਉਸ ਖਾਸ ਦਿਨ ਹਵਾ ਦੀ ਗਤੀ ਜੋ ਕਿ 24 ਨੌਟ ਦੱਸੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਰਥਿੰਗ ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਅੱਤਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਇੱਕ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਐਮ.ਵੀ. "ਚੇਨਈ ਨੇਰਮਾਈ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਡ੍ਰੇਜਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਵੀ ਸੀ ਜੋ ਕੋਲਾ ਬਰਥ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਖੁਸ਼ਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਿਆ।

8. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਰਿਹਾਇਸ਼ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੱਗਾਂ

ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਖਤ ਹਿੱਸਾ ਬਰਥ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਇਆ, ਜੇਟੀ ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਸੀ। ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਓਵਰਹੈਂਗਿੰਗ ਕਾਊਂਟਰ ਨੇ ਨੰਬਰ 1 ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ ਦੀ ਇਕ ਲੱਤ ਨੂੰ ਛੂਹ ਲਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ.

9. ਹਾਲਾਂਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਕਾਰਨ ਉਪਰੋਕਤ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ: -

(i) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਕਰਨਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵੱਡੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(ii) ਜਵਾਰ ਦੇ ਉੱਚੇ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗੋਦੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਹੋਣਾ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ।

(iii) ਇੱਕ ਕੋਣ 'ਤੇ 24 ਨੌਟ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਹਵਾ ਵਗਣਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਉੱਪਰਲੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(iv) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੱਗਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਘਾਟ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(v) ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਆਮ ਸਥਾਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਬਰਥ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਨੰਬਰ 1 ਸ਼ਿਪਲੋਡਰ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ।

7. ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 9 ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਕਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ:

"17. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਕੁਝ ਅਸਾਧਾਰਣ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮੰਦਭਾਗੇ ਸੁਮੇਲ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਜਿਸ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

8. ਇਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਲਕੱਤਾ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਮੂਲ ਪੱਖ 'ਤੇ 1988 ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 12 ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਕਿ 01.09.1987 ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਅਤੇ ਉਕਤ ਸਮਰਥਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 261

ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ; ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗੋਦੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਡੀਕ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ 01.09.1987 ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਣਚਾਹੇ ਮਾਸਟਰ ਤੋਂ ਖੋਹ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

9. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 30 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ; ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ ਨਾਲ ਪਾਬੰਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ/ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਅਨੁਮਾਨ 30 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸੀ। ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

XXXXXX

"14. ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਕਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਐਮ.ਵੀ. ਚੇਨਾਈ ਨੇਰਮਾਈ 27 ਅਗਸਤ, 1987 ਨੂੰ ਰੇਤ ਦੇ ਸਿਰ ਤੋਂ ਹਲਦੀਆ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 1100 ਘੰਟੇ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਗਭਗ 1305 ਘੰਟੇ ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਟੈਇੰਗ ਲਈ ਟੱਗ ਐਮ.ਟੀ ਅਹਿਲਿਆ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ ਵੱਲ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਚੈਕਿੰਗ ਲਈ ਐਮ.ਟੀ ਕੁੰਤੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੌਸਮ ਖਰਾਬ ਸੀ ਅਤੇ ਹਵਾ 24 ਨੌਟ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਸੀਡਹੈਡ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਖਰੜਾ 8 ਮੀਟਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਡੌਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਜੇਟੀ ਵਿੱਚ ਹਲਦੀਆ ਲੋਡ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡੀ-ਬੈਲਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਫ੍ਰੀਬੋਰਡ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਤੇਜ਼

ਹਵਾ ਨੂੰ ਖੇਡਣ ਲਈ ਵੱਡਾ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ. ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਥ 'ਤੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹਵਾ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਕਾਰਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੱਖਣੀ ਅਤੇ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਉਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਖੜ੍ਹੇ ਨੰਬਰ 1 ਜਹਾਜ਼ ਲੋਡਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ। ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਫ੍ਰੀਬੋਰਡ ਨੂੰ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪਕੜ ਸੀ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੇ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਡੀ-ਬੈਲਾਸਟਿੰਗ ਕਾਰਨ ਬੋਰਡ ਨਾ ਵਧਿਆ ਹੁੰਦਾ. ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਕਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਲੋਡਰ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਔਸਤ ਡਰਾਫਟ ਲਗਭਗ 5.5 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜੋ ਤਾਲੇ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਹਲਕਾ ਡਰਾਫਟ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਉਕਤ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਅਤੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਉਕਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਉਕਤ ਮੌਸਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੇਕਾਬੂ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਕਿ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ.

10. ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ/ਨਕਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਜਿੱਠਿਆ: -

"5. ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 14 ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੱਚੇ ਤੱਥ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ: -

(a) ਇਹ ਜਹਾਜ਼ 23 ਅਗਸਤ 1987 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 17:42 ਵਜੇ ਤੂਤੀਕੋਰਿਨ ਤੋਂ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸਦਾ ਡਰਾਫਟ 7 ਮੀਟਰ ਸੀ ਜੋ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਤੋਂ ਹਲਦੀਆ ਤੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਨਦੀ ਦੇ ਪਾਇਲਟ ਸ਼੍ਰੀ ਮਲਿਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਏ ਜੋ ਫਿਰ ਹਲਦੀਆ ਵੱਲ ਵਧਿਆ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਡਰਾਫਟ ਘਟਾ ਕੇ 6.5 ਮੀਟਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ 24 ਅਗਸਤ 1987 ਨੂੰ ਦੁਪਹਿਰ ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਕਿਉਂਕਿ ਤਾਲੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਦੂਰ ਨਦੀ ਵਿਚ ਲੰਗਰ ਲਗਾਉਣਾ ਪਿਆ।

(b) 24 ਅਗਸਤ 1987 ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ, ਹਲਦੀਆ ਵਿਖੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਫਤਰ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਜਹਾਜ਼ 26 ਅਗਸਤ 1987 ਨੂੰ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਵਾਪਸ ਚਲਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਦਿਨ, ਜਹਾਜ਼ ਦੁਬਾਰਾ ਇੱਕ ਰਿਵਰ ਪਾਇਲਟ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਹਲਦੀਆ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ 27 ਅਗਸਤ 1987 ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਲਦੀਆ ਵਿਖੇ ਅਤੇ ਤਾਲੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੁਬਾਰਾ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸਦਾ ਡਰਾਫਟ 4.69 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਅਤੇ 6.25 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ।

XXXXXX

(c) ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਮਿਸਟਰ ਰਾਜਕ ਲਗਭਗ 13 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਜੋ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਦੋ ਟੱਗਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਫਿਰ ਜਹਾਜ਼ ਟੱਗ "ਅਹਲਿਆ" ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਚਲਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ। ਕਿਉਂਕਿ ਹਵਾ ਐਸ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਸੀ, ਦੂਜੇ ਟੱਗ "ਕੁੰਤੀ" ਨੂੰ ਸਟਾਰਬੋਰਡ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਸਟੈਂਡਬਾਈ ਵਜੋਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਤਾਲੇ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟੱਗ "ਕੁੰਤੀ" ਨੂੰ 2 ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ ਵੱਲ ਵਧਿਆ.

(d) ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੱਲ ਭੱਜਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫਾਰਵਰਡ ਟਗ "ਅਹਲਿਆ" ਨੂੰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਧੁਨ ਨੂੰ ਸਟਾਰ ਬੋਰਡ ਵੱਲ ਧੱਕਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਅਟਟ ਟੱਗ "ਕੁੰਤੀ" ਨੂੰ ਸਟਰਨ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਖਿੱਚਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਦੋਵੇਂ ਟੱਗ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਮਾੜੇ ਸਨ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਸਟਾਰਬੋਰਡ ਵੱਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਖਤ ਦੇ ਕੈਨਟ ਨੂੰ ਫੜਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ 13.54 ਵਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਟਾਰਬੋਰਡ ਕੁਆਰਟਰ ਅੰਦਰ ਆ ਗਿਆ ਜੇਟੀ

ਅਤੇ ਲੋਡਰ ਨੰਬਰ 1 ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਅਤੇ ਲੋਡਰ ਅਤੇ ਜੇਟੀ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ।

6. ਅਗਲੇ ਪ੍ਰੋਸੀਡਿੰਗ ਪੈਰਾ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਲਗਭਗ 24 ਨੌਟ ਸੀ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਰੇਕ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸਟਰਨ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਕਾਰਨ ਲੋਡਰ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਪਾਣੀ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦਾ ਖੇਤਰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਟੱਕਰ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੁੰਦੀ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡਿਬਲਾਸਟ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ. ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਜਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ।

11. ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਕੈਪਟਨ ਅਰਜੁਨ ਰਾਜ ਗੋਪਾਲ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਯੂ 1 ਵਜੋਂ ਪੁੱਛਿਆ। ਆਪਣੇ ਪ੍ਰੀਖਿਆ-ਇਨ-ਚੀਫ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 112 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪੀਡਬਲਯੂ 1 ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਲਗਭਗ 24 ਨੌਟ ਸੀ. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 239 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਹੋਵੇਗਾ. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 393 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦੋ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਹਲਦੀਆ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ। ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 396 ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਟੱਕਰ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

XXXXXX

396 Q. ਤੁਹਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਟੱਕਰ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕੀ ਸੀ? A. ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਬਰਥਿੰਗ ਲਈ ਗਲਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਫਾਰਵਰਡ ਟੱਗ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਫਟ ਟੱਗ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਸੀ। ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਟੱਗ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਫਾਰਵਰਡ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਚਾਰ ਬਹੁਤ ਮਾੜਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟੱਗ ਦੇ ਵੀ.ਐਚ.ਏ. ਰਾਹੀਂ ਵਾਕੀ ਟਾਕੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ. ਐਂਕਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਡ੍ਰੇਜਰ ਕੱਚੇ ਅਤੇ ਕੋਲੇ ਦੀਆਂ ਬਰਥਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬ੍ਰਕਾਅ ਤੋਂ ਕੋਲੇ ਦੀ ਬਰਥ ਤੱਕ ਲਾਈਨ ਲੈਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮੂਰਿੰਗ ਕਿਸ਼ਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਕੈਂਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦਗਾਰ ਹੁੰਦੀ।

ਆਪਣੀ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 466 ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ 1 ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡੀ-ਬੈਲਟੇਡ ਕੀਤਾ ਸੀ. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 468 ਦਾ ਉਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਸੀ।

468.Q. ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਮੈਂ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮੈਟਰ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖਰੜੇ ਨੂੰ ਡਿਬਲਾਸਟਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਜਵਾਬ ਕੀ ਹੋਵੇਗਾ?

A. ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜੇਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਗੈਂਗਵੇਅ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਖਰੜਾ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਬੋਰਡਿੰਗ ਪਾਇਲਟ ਦੁਆਰਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਰਵਾਇਤੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਡਿਬਾਲਾਸਟਿੰਗ 1300 ਘੰਟੇ ਤੱਕ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਸਵਾਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਦੋਂ ਉਹ 1306 ਘੰਟੇ ਸਵਾਰ ਹੋਇਆ. ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਦਾ ਤਾਜ਼ਾ ਖਰੜਾ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

12. ਉੱਤਰਦਾਤਾ/ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ (ਸਮੁੰਦਰੀ) ਕੈਪਟਨ ਆਰ.ਐਮ ਗੰਗਾਧਰ ਦੀ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 1 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰੀਖਿਆ-ਇਨ-ਚੀਫ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 16 ਦਾ ਉੱਤਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ:-

"16. Q. ਕੀ ਬਰਥਿੰਗ ਲੋਡਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਾਕ ਵਿੱਚ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ?

A. ਆਮ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਪਰ ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਤੇਜ਼ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮਝਦਾਰ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲੰਘਣ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ।

ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 51 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਲਈ ਡਰਾਫਟ ਅੰਕਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋਣਾ ਰਿਵਾਜ ਸੀ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 123 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀਆਂ ਡਰਾਫਟ ਲਾਈਨਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ

ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 124 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਡਰਾਫਟ ਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਵਾਲ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਇਹ ਸਨ: -

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 265

123. Q. ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਭਾਂਡੇ ਦੀਆਂ ਡਰਾਫਟ ਲਾਈਨਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਤਾਲੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ?

ਜਵਾਬ: ਹਾਂ।

124. Q.. ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਇਹ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ?

ਜਵਾਬ: ਹਾਂ।

13. ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗਵਾਹਾਂ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 2 ਅਤੇ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 3 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸ਼੍ਰੀ ਐਸ.ਪੀ ਰਜਕ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 4 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ. ਗਵਾਹ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ 1500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਕਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ 2/3 ਵਾਰ ਇੱਕੋ ਜਹਾਜ਼ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 32 ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ:

"32. Q. ਤੁਹਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕੀ ਸੀ?

A. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਉੱਚੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਾਰਨ. ਹਵਾ ਦਾ ਅਸਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ।

ਗਵਾਹ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੀ ਉਲਟ-ਪੜਤਾਲ ਦੌਰਾਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਸਵਾਲ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ:-

"36. Q. ਤੁਸੀਂ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੰਜਣ ਕਮਰੇ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਹੋਰ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਕਮਾਂਡ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਿਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ?

ਜਵਾਬ: ਮੈਂ ਜੋ ਵੀ ਸਲਾਹ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ।

37. Q.. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਕੁਝ CPT ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹਨ?

A. ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ.

38 Q.. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਜਹਾਜ਼ ਗੋਦੀ ਕੰਪਲੈਕਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਸੀ.ਪੀ.ਟੀ ਦੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਕਮਾਂਡ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?

A. ਹਾਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਾ ਹੈ.

39. Q. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਦਾ ਹੈ - ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੁਝ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਨਹੀਂ ਹੋ?

ਜਵਾਬ: ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖੜਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਹਾਂ

XXXXXX

40 Q.. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕੀ ਇਹ ਸੀ.ਪੀ.ਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਲਿਖਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਿਤ ਹੈ?

A. ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦਾ, ਪਰ ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਮੈਂ ਹੁਗਲੀ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਇਆ ਹਾਂ, ਮੈਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਲਾਗ ਬੁੱਕ ਵਿਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਪਾਇਲਟ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸਮਰੱਥਾ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ.

41 Q. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਜੋ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋ ਉਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਪਾਇਲਟ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਇਹ ਸੀ.ਪੀ.ਟੀ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ?

A. ਮੈਂ ਸਿਰਫ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਹਾਂ ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ ਮੇਰੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਣਦੇ ਹੋਣਗੇ ਪਰ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸਮਰੱਥਾ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ.

42. Q.. ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 16 ਅਤੇ 20 ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਉਪ-ਨਿਯਮ। ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਧਾਰਾ 16 ਤੋਂ ਵੇਖਦੇ ਹੋ ਕਿ ਕੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਗੋਦੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ ਉਹ ਸੀ.ਪੀ.ਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇੰਚਾਰਜ ਹੈ?

ਜਵਾਬ: ਹਾਂ।

ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ:

43 Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਨਿਯਮ ਦੇਖੇ ਹਨ?

A. ਨਹੀਂ।

44 Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋ?

ਜਵਾਬ: ਨਹੀਂ।

... ...

48 Q. ਕੀ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਿਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ?

ਜਵਾਬ: ਨਹੀਂ।

49. Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡਰਾਫਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ?

ਜਵਾਬ: ਨਹੀਂ। ਕਿਉਂਕਿ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 7 ਮੀਟਰ ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਆਦਮੀ ਸੀ ਜੋ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ. ਮੈਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਜੋ ਵੀ ਡਰਾਫਟ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਹੋਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਿਵਰ ਪਾਇਲਟ ਮੈਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਡਰਾਫਟ ਵੇਖਿਆ ਹੈ.

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 267

54. Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਦੇ ਹੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਅਹੁਦਾ ਸੰਭਾਲਦੇ ਹੋ?

A. ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੀਂ ਕਪਤਾਨ ਨੂੰ ਡਰਾਫਟ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਪੁੱਛਦੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਹਲਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ.

... ...

67. Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋ?

ਜਵਾਬ: ਹਾਂ।

68. Q. ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹੋ?

ਜਵਾਬ: ਹਾਂ।

... ...

71. Q. 7 ਮੀਟਰ ਦੇ ਡਰਾਫਟ ਬਾਰੇ ਕਿਸਨੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ?

A. ਕੈਪਟਨ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਾਇਰਲੈੱਸ ਸੁਨੇਹਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ 8 ਮੀਟਰ ਦਾ ਡਰਾਫਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 7 ਮੀਟਰ ਤੱਕ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

72. Q. ਕਪਤਾਨ ਨੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ 7 ਮੀਟਰ ਡਰਾਫਟ ਸੀ।

A. ਕੈਪਟਨ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ।

14. ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਮਿਤੀ 09.04.1997 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਕੁਝ ਅਸਾਧਾਰਣ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਸੁਮੇਲ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ

ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ: ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਡੀ-ਬੈਲਾਸਟ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣਾ ਸੀ: ਕਿ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗੋਦੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਬਰਥ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇ: ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਮ ਸਥਾਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਬਰਥ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ; ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 116 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ. ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

XXXXXX

"ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਥ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਅਤੇ ਇੰਚਾਰਜ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਜੋ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦਾ ਸਹੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਨਾਕਾਫੀ ਮੁਹਾਰਤ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੁਰਾਣੀ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਜੋ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਟੱਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਸੀ, ਫਿਰ ਹਲਦੀਆ ਡਾਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੈ. ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਨੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 116 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਲਵਿਦਾ ਕਹਿ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਤੋਂ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ (ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫਰਮਾਨ ਹੋਵੇਗਾ।

15. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ 1997 ਦੀ ਏ.ਪੀ.ਡੀ ਨੰਬਰ 338 ਨਾਮਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 27.10.2006 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਵੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਜੋਂ 24,04,237/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ 12% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਸਮੇਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:

"ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਹੈ -

(a) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਖਰੜਾ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;

(b) ਅਜਿਹੀ ਕਟੌਤੀ ਬਾਰੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(c) ਡਰਾਫਟ ਘਟਾਉਣ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਵੱਡਾ ਖੇਤਰ ਹਵਾ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ।

(d) ਉਸ ਮੰਦਭਾਗੇ ਦਿਨ ਹਵਾ ਹਿੰਸਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਫੜਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੇਕਾਬੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ

(e) ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮੈਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਸਮੇਂ ਲੰਗਰ ਨੂੰ ਨਾ ਸੁੱਟ ਕੇ ਅੱਗ ਵਿੱਚ ਤੇਲ ਪਾਇਆ.

.....

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 269

".... ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਲੋਡਰ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨੌਕਰ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਜਾਂ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੱਸਾ-ਖਿੱਚ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨੇਵੀਗੇਟ ਕਰੇ। ਉਸਨੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ।

16. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਭਾਸਕਰ ਪੀ. ਗੁਪਤਾ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਮੇਟੀ ਵੱਲੋਂ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਸਮੇਤ ਉੱਚ ਤਾਕਤੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਇੱਕ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਹਾਜ਼ ਉਸਦੀ ਕਮਾਂਡ ਅਧੀਨ ਸੀ. ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 1 ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ

ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਫਟ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੇ ਡਿਬਲਾਸਟ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ. ਸ੍ਰੀ ਗੁਪਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ 12% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵੀ ਗਲਤ ਹੈ।

17. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ੍ਰੀ ਪਰਾਗ ਪੀ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਹਾਦਸਾਗ੍ਰਸਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰਕ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਡਿਬਲਾਸਟਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਡਰਾਫਟ ਘੱਟ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਨੇਵੀਗੇਟ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ. ਸ੍ਰੀ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਨੇ ਫਾਊਲਜ਼ ਬਨਾਮ ਈਸਟਰਨ ਐਂਡ ਆਸਟਰੇਲੀਆਈ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ 1 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਉਪ-ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਈਆਂ ਸਨ।

18. ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠੀਏ। ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ 16 ਅਤੇ 20 ਕੱਢੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

"16. ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ - ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਡੌਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਬਾਹਰ, ਜਾਂ ਜੇਟੀ ਬਰਥ 'ਤੇ ਜਾਂ ਬਾਹਰ

ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਨਾ ਹੋਵੇ।

XXXXXX

20. ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨਾ - ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ, ਹਿਲਾਉਣ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ।

[1] [1916] 2 ਏ.ਸੀ 556

19. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਨੇ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਮੇਟੀ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸਥਿਤੀ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦ ਪੰਜ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹਰ ਇੱਕ ਕਾਰਕ 'ਤੇ ਗੌਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

20. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਤਕਨੀਕੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਗਵਾਹਾਂ ਅਤੇ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਮਾਨ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਅਜੇ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਬਾਕੀ ਹੈ, ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਹਲਕਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉੱਚ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਫਿਰ ਭਾਂਡੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਤਹ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਹੋਣ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਿਰਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ. ਅਜਿਹੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਭਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਟੈਂਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਭਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਭਰੇ ਹੋਏ ਪਾਣੀ ਦਾ ਭਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਥਿਰਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਮਾਲ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਨੂੰ 'ਬੈਲਾਸਟਿੰਗ' ਇੱਕ ਭਾਂਡਾ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲੋਡਿੰਗ ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਟੈਂਕਾਂ ਤੋਂ ਪਾਣੀ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ "ਡੀਬਾਲਾਸਟਿੰਗ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਭਾਂਡੇ ਦਾ ਉਹ ਹਿੱਸਾ ਜੋ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਤਹ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਂਡੇ ਦਾ "ਡਰਾਫਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਡਰਾਫਟ ਜਿੰਨਾ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਹਾਜ਼ ਓਨਾ ਹੀ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. "ਡਿਬਲਾਸਟਿੰਗ" ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਂਡੇ ਦਾ ਭਾਰ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਂਡੇ ਦਾ "ਡਰਾਫਟ", ਅਰਥਾਤ, ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਤਹ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਪਾਣੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਦੀ ਸਤਹ ਵਧ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਵਾਲੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦੇ ਉੱਪਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਵੱਡੀ ਸਤਹ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਆਮ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਹਲਦੀਆ ਪੋਰਟ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੂਹ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਹੁਗਲੀ ਨਦੀ ਸਮੁੰਦਰ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਤਾਲੇ ਲਗਾ ਕੇ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਡੌਕ ਦੇ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਾਣੀ ਰਾਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ.

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 271

21. ਹੁਣ, ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਤੋਂ ਜੋ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਇਹ ਹਨ:

(a) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 23.08.1987 ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਠੀਕ ਪਹਿਲਾਂ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਵਿਖੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ "ਡਰਾਫਟ" ਸੱਤ ਮੀਟਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਮਾਰਗ ਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਰਿਵਰ ਪਾਇਲਟ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਹਲਦੀਆ ਤਾਲੇ ਵੱਲ ਵਧਿਆ। ਫਿਰ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ 6.5 ਮੀਟਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ 24.8.1987 ਨੂੰ ਹਲਦੀਆ ਲੌਕਸ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੈਂਡਹੈਡਜ਼ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

(b) 27.8.1987 ਨੂੰ ਪਾਇਲਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਹਾਜ਼ ਦੁਬਾਰਾ ਹਲਦੀਆ ਤਾਲੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ. ਤਾਲੇ ਅੰਦਰ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਠੀਕ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਟੁੱਟ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ "ਡਰਾਫਟ" ਨੂੰ 4.69 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਅਤੇ 6.25 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲਾਤ ਕਾਫ਼ੀ ਤੇਜ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ 24 ਨੌਟ ਸੀ।

(c) ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਮਿਸਟਰ ਰਜਕ ਹਲਦੀਆ ਤਾਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਟੱਗਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਦੇ ਪੂਰੇ ਰਸਤੇ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਟੱਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਫੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਕਮਾਂਡ ਹੇਠ ਸੀ.

(d) ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਕੋਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1500 ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮਾਰਗ ਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਦਾ ਢੁਕਵਾਂ ਤਜਰਬਾ ਸੀ. ਦਰਅਸਲ, ਉਸਨੇ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਰਗ ਦਰਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਸੀ।

(e) ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪਾਠ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਹਾਜ਼ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਸੀ.

(f) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ 4.69 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਅਤੇ 6.25 ਮੀਟਰ ਅੱਗੇ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 1, ਮੈਨੇਜਰ (ਸਮੁੰਦਰੀ), ਹਲਦੀਆ ਡਾਕਸ ਕੰਪਲੈਕਸ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਨੈਵੀਗੇਟ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਫਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇ.

(g) ਉਸੇ ਗਵਾਹ ਨੇ ਅੱਗੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਆਮ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਆਮ ਗੱਲ ਸੀ।

(h) ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਿਨ, ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਵੀ ਉੱਚਾ ਸੀ.

XXXXXX

(i) ਬਰਥ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਇੱਕ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਜੋ ਜੇਟੀ ਜਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਮ ਸਥਾਨ ਜੇਟੀ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

(j) ਟੱਕਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ.

(k) ਅਜਿਹੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਅਜੇ ਬਾਕੀ ਸੀ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਮਰਥਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਲੋਡ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਦੋ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਸੀ.

(l) ਦੋਸ਼ਕਰਤਾਵਾਂ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋਡਰ ਨੂੰ 24.04 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।

22. ਇਕ ਹੋਰ ਮੁੱਦਾ ਵੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੀ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਲੰਗਰ ਸੁੱਟਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਦੇਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਲਈ ਹੋਰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ. ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਦੋ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੇ: ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਉੱਚ ਬੋਰਡ ਭਾਵ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਤਹ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੇ ਐਂਕਰਿੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਵਜੋਂ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀ ਸੀ।

ਸਈਦ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੰਗਰ ਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਇਸ ਕਾਰਕ ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਕਤ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ 'ਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

XXXXXX

ਐੱਸਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ [ਉਦੈ ਉਮੇਸ਼ ਲਲਿਤ, ਜੇ.] 273

23. ਜੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਭਰ ਰਹੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ (a) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾ ਦੇਣਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤਾਲੇ 'ਤੇ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵਿਗੜ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ (b) ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਵੱਲੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਸੀ। ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਕਾਰਕ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕੁਦਰਤੀ ਕਾਰਕ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗੋਦੀ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਹਵਾ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਜਾਂ ਉਹ ਕਾਰਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਨਾ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ। ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਕਮੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਟੱਗਾਂ ਅਤੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਾਂ ਜੇਟੀ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਖੇਤਰ ਵਰਗੇ ਕਾਰਕ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਸਨ. ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਪਾਉਣ ਲਈ ਦੋਵਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾ ਦੇਣਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ

ਸੀ ਕਿ ਸਾਰਾ ਦੋਸ਼ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪਾਉਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਖਰੜੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ. ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ. ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਜਾਂ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ1500 ਪਿਛਲੇ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਡਾਕ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨੇਵੀਗੇਟ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ। ਜੇ ਉਸਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਵੇਲੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ 24 ਨੌਟ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਫਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣ ਦਾ ਹੋਰ ਵੀ ਕਾਰਨ ਸੀ. ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਗਿਆਨ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਤਾਲੇ ਤੋਂ ਡਾਕ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਕਿਵੇਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ. ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਚਾਰ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਕਮੇਟੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਕਿ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਸਟਰ, ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਸਨ; ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਪੂਰੀ ਪੜਤਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਕਾਰਕ ਕਿਸੇ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਨ।

24. ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸਮੁੱਚਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਕੰਮ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ. ਉਸ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸਦੀ ਗੈਰ-ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ

ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੀਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਕ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸਿੱਟਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਨਾਲ ਤੋਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ, ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸਹੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਗਲਤ ਸੀ।

25. ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਲ ਸਮਾਪਤ ਕਰੀਏ, ਸਾਨੂੰ ਸ੍ਰੀ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਹਨ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਮੁੱਦਾ ਸੀ ਉਹ ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਪਾਇਲਟ ਦੀ ਕਥਿਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਜੋ ਪਾਇਆ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦਾ ਸੁਮੇਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਕੇਸ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਚਰਚਾ ਦੀ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦੀ। ਅਸੀਂ ਜੋ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੋਲਾ ਲੋਡਰ ਨੂੰ ਕਿੰਨਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਬਚਾਓ ਕਰਤਾ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਵਿਆਜ 12% ਦੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਘੱਟ ਦਰ 'ਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

26. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ 1988 ਦੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 12 ਵਿੱਚ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫਰਮਾਨ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ। ਕੋਈ ਖ਼ਰਚਾ ਨਹੀਂ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਪੀਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਗਈ।

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



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi