ਐਮ/ਐਸ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਬਨਾਮ

ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਪੋਰਟ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਦੀ ਬੋਰਡ & ਓਆਰ.ਐਸ.

(2022 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 6858)

ਸਤੰਬਰ 22, 2022

[ਇੰਦਿਰਾ ਬੈਨਰਜੀ ਅਤੇ ਜੇ.ਕੇ. ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 – ਐਸ.48-50 – ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ – ਲੰਗਰਗਾਹ ਫੀਸਾਂ – ਗਣਨਾ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਵਾਣਿਜਿਕ ਐਡਮਿਰਾਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦਿਆ – ਬਿੱਲ ਆਫ ਸੇਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਫਲ ਬੋਲੀਦਾਤਾ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਲਾਗਤ, ਚਾਰਜ, ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ – ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਸਬੰਧੀ ਵਿਵਾਦ ਉੱਠੇ ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸੋਧੇ ਗਏ ਬਿੱਲਾਂ ਨੂੰ ਮਾਫ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਗਈ – ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ – ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ – ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਲੰਗਰਗਾਹ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਫਾਰਮੂਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਹਾਰਬਰ ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ – ਦਰਾਂ ਉਸ ਅਵਧੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭਿੰਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਲੰਗਰਗਾਹ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ – ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੰਗਰਗਾਹ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਣ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਬੀਤ ਚੁੱਕਾ ਸੀ – ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਹਾਜ਼ ਨੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੌਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਲੰਗਰਗਾਹ ਫੀਸਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਜਿਵੇਂ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਹੈ' ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦ ਖਰੀਦਿਆ, ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ – ਦਰਾਂ ਉਸ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸਨ ਜਿਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ – ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ – ਐਡਮਿਰਾਲਟੀ (ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਸੈਟਲਮੈਂਟ) ਐਕਟ, 2017 ਐਸ.8.

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 – ਐਸ.50-ਬੀ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦਿਆ –

ਬਿੱਲ ਆਫ ਸੇਲ ਨੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ – ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਸਬੰਧੀ ਵਿਵਾਦ ਉੱਠੇ ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ – ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੰਗਰਗਾਹ 'ਤੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਲਗਭਗ ਹੋਵੇਗਾ।

ਜੇਕਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ 5,00,000/- ਰੁਪਏ – ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਲੰਗਰ ਲਾਉਣ ਦੇ ਚਾਰਜਜ਼ ਪੋਰਟ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 5-ਡੀ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪੋਰਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸਾਰੇ ਚਾਰਜਜ਼ 'ਪੋਰਟ ਦੇ ਖਰਚੇ' ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸੰਕਲਪ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ – ਫੈਸਲਾ: ਕੀ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟ੍ਰਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 5-ਡੀ ਦੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਦੇ ਖਰਚੇ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਚਾਰਜਜ਼ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਰ ਚਾਰਜਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ – ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਦਰ ਲਗਭਗ 5,00,000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ 15,00,000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ।

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕੋਰਟ

ਆਯੋਜਤ: ਧਾਰਾ 48, 49 ਅਤੇ 50 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963, ਮੇਜਰ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਪੋਰਟ (ਟੀ ਏ ਐਮ ਪੀ) ਨੇ ਦਰਾਂ ਦੇ ਸਕੇਲਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਇਸ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 2.15 ਇੱਕ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਲੰਗਰ ਫੀਸ ਦੇ. ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਅਨੁਸਾਰ ਲੰਗਰ ਦੀ ਫੀਸ ਹੈ ਦੇ ਠਹਿਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼. ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਵਧੀ ਜਿਸ ਲਈ ਵੈਸਲ ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਐਂਕੋਰੇਜ ਪੁਆਇੰਟ ਵੀ-1 ਅਤੇ Y. ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਲਈ ਲੰਗਰ ਦੀ ਦਰ ਜਾ ਰਿਹਾ ਜਹਾਜ਼ ਡਾਲਰ $ 0.0047 ਜੀ ਆਰ ਟੀ (ਕੁੱਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਟਨੇਜ) ਹੈ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਵਾਰਡਾਂ 'ਤੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 30ਵਾਂ ਦਿਨ। ਜੇਕਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ 30 ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਈ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਦਿਨ, 30ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਲਾਗੂ ਦਰ ਡਾਲਰ $0.0118 ਹੈ। ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਚ, ਜਹਾਜ਼ 13 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਵੀ-1 ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ ਸੀ ਜੂਨ 2020। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਬੀਤ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਐਂਕਰੇਜ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿਕਰੀ ਲਈ, ਵੈਸਲ ਲਾਗੂ ਦਰ 'ਤੇ ਐਂਕਰੇਜ ਫੀਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਂਕਰੇਜ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਦੂਰ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਵਿਕਰੀ ਅਧੀਨ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਹ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਜਿਹੇ ਪੁਰਾਣੇ ਲੰਗਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਬੋਝ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਹਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਐਂਕਰੇਜ ਫੀਸਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵੇਸਲ ਨਹੀਂ ਵੇਚਦਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਐਨਕੇਡੀ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਖਰੀਦਿਆ 'ਜਿਵੇਂ ਹੈ, ਕਿੱਥੇ ਹੈ' ਆਧਾਰ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੋਝ ਤੋਂ ਮੁਕਤ, ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੰਗਰ ਖਰਚੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਦਰਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੀ ਧਾਰਾ 50-ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਵੇਸ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਡਿਸਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦਾ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਉਸ ਨੂੰ ਦਰ 'ਤੇ ਪੋਰਟ ਬਕਾਏ ਦਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅੱਧੀ ਦਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਹੋਵੇਗੀ ਚਾਰਜਯੋਗ ਕੀ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੋਰਟ ਬਕਾਇਆ ਹੈ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ 50-ਬੀ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਪੋਰਟ ਪਰਿਸਰ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਭਾਵ, ਪੋਰਟ ਐਂਟਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਦਰ ਲਗਭਗ ਹੋਵੇਗੀ 5,00,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਜਾਂ ਰੁਪਏ 15,00,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ. [ਪਾਰਾ 13, 14, 23-25][290-E-H; 291-ਏ; 294-ਸੀ-ਜੀ]

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਅਧਿਕਾਰਤਾ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6858 ਦਾ 2022.

ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 12.02.2021 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਕਰਾਸ ਆਬਜੈਕਸ਼ਨ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 2057 ਦਾ 2021 ਵਿੱਚ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਅਪੀਲ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 1577 ਦਾ 2021 ਵਿੱਚ ਅੰਤਰਿਮ ਅਰਜ਼ੀ ਨੰਬਰ 6531 ਦਾ 2020 ਵਿੱਚ ਸ਼ੈਰਿਫ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 53 ਦਾ 2020 ਵਿੱਚ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਡਮਿਰਾਲਟੀ ਸੂਟ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 3579 ਦਾ 2020.

ਵਿਕਰਾਂਤ ਸਿੱਧਾਰਥ ਭਟਨਾਗਰ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਪ੍ਰਥਮੇਸ਼ ਕਾਮਤ, ਆਕਾਸ਼ ਕਾਕਡੇ, ਮਿਸ ਪ੍ਰਤੀਕ ਸ਼ੀਟੀ, ਗੁਰਦੀਪ ਸਿੰਘ ਸੱਚਰ, ਸੋਮਨਾਥ ਪਾਧਾਨ, ਸਵੇਤਾਬ ਕੁਮਾਰ, ਮਿਸ ਪ੍ਰਚੇਤਾ ਕਰ, ਮਿਸ ਸੁਖਦਾ ਕਾਕਡੇ, ਆਦਿਤਿਆ ਸਿਧਰਾ, ਨਦੀਮ ਅਫਰੋਜ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ.

ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਏ. ਵੀ. ਰੰਗਮ, ਬੱਡੀ ਏ. ਰੰਗਨਾਧਨ, ਮਿਸ ਅਦਿਤੀ ਸ਼ਰਮਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੰਦਿਰਾ ਬੈਨਰਜੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਵੱਲੋਂ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਇੰਦਿਰਾ ਬੈਨਰਜੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ.

2. ਇਹ ਅਪੀਲ 12ਵੀਂ ਫਰਵਰੀ 2021 ਨੂੰ ਬੰਬਈ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਅਪੀਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ (ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ) ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਖਿਲਾਫ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਅਪੀਲ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 1557 ਦਾ 2021 ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਥੇ "ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ (ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ) ਵੱਲੋਂ 6ਵੀਂ ਜਨਵਰੀ 2021 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਐਮ/ਐਸ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਆਫ ਦ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮੁੰਬਈ & ਓਆਰਐਸ. (ਇੰਦਿਰਾ ਬੈਨਰਜੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ)

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਮ/ਐਸ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅੰਤਰਿਮ ਅਰਜ਼ੀ ਨੰਬਰ 631 ਦੇ 2020 ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ, ਇਸਨੂੰ "ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ." ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ।

3. ਜਹਾਜ਼ ਐਮ.ਵੀ. ਕਰਨਿਕਾ, ਇਸਨੂੰ "ਜਹਾਜ਼" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਾਲੇਸ਼ ਕ੍ਰੂਜ਼ਿਸ ਮੌਰੀਸ਼ਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵੱਲੋਂ, ਜਿਸਨੂੰ "ਜਾਲੇਸ਼" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਮਾਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਬਹਾਮਾਸ ਦੇ ਝੰਡੇ ਹੇਠ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ।

4. ਜਾਲੇਸ਼ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ, ਗਲੈਂਡਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਬੰਕਰਿੰਗ ਡੀ.ਐਮ.ਸੀ.ਸੀ., ਜਿਸਨੂੰ "ਗਲੈਂਡਰ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਕਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਗਲੈਂਡਰ ਵੱਲੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੰਕਰਾਂ ਦੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

5. 24ਵੇਂ ਸਤੰਬਰ, 2020 ਨੂੰ, ਗਲੈਂਡਰ ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਖਿਲਾਫ ਬੰਕਰਾਂ ਦੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਯੂ.ਐਸ.ਡੀ. $2,213,320, ਜੋ ਕਿ ਬੰਕਰਾਂ ਦੇ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਜਮਾ ਹੋਈ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ, ਦੇ ਲਈ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਵਿੱਚ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਡਮਿਰਲਟੀ (ਐਲ) ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 3579 ਦੇ 2020 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ।

6. 7ਵੇਂ ਅਕਤੂਬਰ 2020 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਨੇ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਨੂੰ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਨਿਲਾਮੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ।

7. 28ਵੇਂ ਅਕਤੂਬਰ 2020 ਨੂੰ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਿਲਾਮੀ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, 13 ਬੋਲੀਦਾਤਾਓਂ ਸਮੇਤ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਜਮਾ ਕੀਤੀਆਂ। ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਦੀ ਬੋਲੀ 11.65 ਮਿਲੀਅਨ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਤਦਨੁਸਾਰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

8. 7ਵੇਂ ਨਵੰਬਰ 2020 ਦੇ ਕਰੀਬ, ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 9ਵੇਂ ਨਵੰਬਰ 2020 ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪ੍ਰੋਥੋਨੋਟਰੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਮਾਸਟਰ ਵੱਲੋਂ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ ਸੇਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਬਿੱਲ ਆਫ ਸੇਲ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 11ਵੇਂ ਨਵੰਬਰ 2020 ਨੂੰ, ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

9. ਜਹਾਜ਼ ਪਹਿਲਾਂ 23ਤੀਜੇ ਮਾਰਚ 2020 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਲੰਗਰਾਂਦੀ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਬਿੱਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਲਾਈਟ ਡਿਊਜ਼ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਬਿੱਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ।

10. ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਦਾ ਕੇਸ ਹੈ ਕਿ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸ਼ੈਰਿਫ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 53 ਦੇ 2020 ਦੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਡਮਿਰਲਟੀ (ਐਲ) ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 3579 ਦੇ 2020 ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਨਾਲ ਆਯੋਜਿਤ ਇੱਕ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ

ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਢਾਹੁਣਾ ਸੀ। ਵਿਕਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ, ਮਿਤੀ 28ਵੇਂ ਅਕਤੂਬਰ 2020 'ਤੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 53 ਦੇ 2020 ਵਿੱਚ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਮੁਕੱਦਮਾ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 3579 ਦੇ 2020 ਵਿੱਚ, ਇੱਥੇ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ -

“10. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਮ/ਐਸ. ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਐਮ/ਐਸ. ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਰਕਮ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਦੇ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇ।”

11. ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ ਕਿ ਬਿੱਲ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਫਲ ਬੋਲੀਦਾਤਾ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਸਟਾਂ, ਚਾਰਜਾਂ, ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਅਨੁਸਾਰ, ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 4, ਭਾਵ, ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਿਟੀਜ਼ ਨੇ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. 'ਤੇ ਬਿੱਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, 23ਰੀ ਮਾਰਚ 2020 ਤੋਂ, ਭਾਵ, ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਇਸਦੇ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਲਾਈਟ ਡਿਊਜ਼ ਚਾਰਜਾਂ ਦਾ ਬਿੱਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ।

12. ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਭੌਤਿਕ ਹਵਾਲਗੀ 11ਵੀਂ ਨਵੰਬਰ 2020 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਨਰਲ ਲਾਈਟ ਡਿਊਜ਼ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 11ਵੀਂ ਨਵੰਬਰ 2020 ਤੋਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਵੀ ਜਵਾਬੀ ਨੰਬਰ 1, ਇਥੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ, ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਂਕਰੇਜ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕੀਤਾ।

13. ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 48, 49 ਅਤੇ 50 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਥੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਇਥੇ ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਕਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ, ਨੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 2.15 ਵਿੱਚ ਐਂਕਰੇਜ ਫੀਸਾਂ ਦਾ ਸ਼ਡਿਊਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

14. ਟੀ.ਏ.ਐਮ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 2.15 ਅਨੁਸਾਰ, ਐਂਕਰੇਜ ਫੀਸ ਹਾਰਬਰ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਫਾਰਮੂਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੈਲਕੁਲੇਟ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦਰਾਂ ਉਸ ਅਵਧੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭਿੰਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਥੇ ਐਂਕਰੇਜ ਪੁਆਇੰਟਾਂ ਵੀ-ਆਈ ਅਤੇ ਵਾਈ ਹਨ। ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਐਂਕਰੇਜ ਦੀ ਦਰ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 30ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਯਾ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਡਾਲਰ$ 0.047 ਜੀ ਆਰ ਟੀ (ਗ੍ਰੋਸ ਰਜਿਸਟਰਡ ਟਨੇਜ) ਹੈ। ਜੇਕਰ ਜਹਾਜ਼ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ ਡੌਂਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ 30ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲਾਗੂ ਦਰ ਡਾਲਰ$ 0.0118 ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ 13ਵੀਂ ਜੂਨ 2020 ਨੂੰ ਵੀ-ਆਈ ਐਂਕਰੇਜ 'ਤੇ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਐਮ/ਐਸ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦੀ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਬੋਰਡ

ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ. (ਇੰਦਿਰਾ ਬੈਨਰਜੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ)

15. ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਚਕਾਰ ਲੰਗਰਾਈ ਸ਼ੁਲਕ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਵਿਵਾਦ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਏ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ 1,50,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲੰਗਰਾਈ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲੰਗਰਾਈ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਲੰਗਰਾਈ ਸ਼ੁਲਕ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ 50,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਹੋਣਾ ਸੀ।

11. ਉਹ ਬੋਲੀਦਾਤਾ(ਓ) ਜਾਂ ਬੋਲੀ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ(ਓ) ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੋਲੀ ਜਾਂ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੋਨਾ ਫਾਈਡ ਉਦਮ ਨੂੰ "ਖਰੀਦਦਾਰ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਥੇ ਨਾਲ ਜੋੜੇ ਗਏ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਉਦਮ ਦੇਣੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰੀਦ ਪੂਰੀ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ ਵੀ ਇਥੇ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਟਰਮ ਨੰਬਰ 8 ਅਨੁਸਾਰ ਅਦਾ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਮੁੜ ਵੇਚਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਰਨੈਸਟ ਮਨੀ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ ਦੇ ਰੁਪਏ 2,00,000/- (ਰੁਪਏ ਦੋ ਕਰੋੜ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ ਯੂ.ਐਸ. ਡਾਲਰ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ ਵੱਲ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਜਬਤ ਕਰ ਲਈ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਾਕਾਮ ਖਰੀਦਦਾਰ, ਅਜਿਹੀ ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਾਟੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਨਾਲ ਹੀ ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਖਰਚੇ, ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ, ਪਰ ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ 'ਤੇ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਖਰੀਦਦਾਰ(ਓ) ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਤ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਉਦਮ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ/ਆਪਣੇ ਪਤਾ ਸਮੇਤ ਈ-ਮੇਲ ਆਈ.ਡੀ. ਵੀ ਦਰਜ ਕਰਨਗੇ। ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੇਵਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਸੰਚਾਰ ਖਰੀਦਦਾਰ(ਓ) ਨੂੰ ਈ-ਮੇਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਫੈਕਸ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੋਸਟ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਸੰਚਾਰ ਖਰੀਦਦਾਰ(ਓ) ਦੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਛੱਡਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਖਰੀਦਦਾਰ(ਓ) ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਦੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਵਕੀਲ ਜਾਂ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵਕੀਲ ਜਾਂ ਵਕੀਲਾਂ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਕਾਫੀ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ।

12. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਖਰੀਦ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਦੀ ਮਾਨਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਮਿਲਣ ਉੱਤੇ, ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਨੂੰ ਉਸ/ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਉੱਤੇ ਉਸ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਦਾ ਸ਼ੈਰਿਫ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

14. ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪੂਰੀ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਦੀ ਮਾਨਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਤੁਰੰਤ ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਜਹਾਜ਼ ਬੰਬਈ ਦੀ ਮਾਨਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਦੇ ਜੋਖਮ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਉੱਤੇ ਰਹੇਗਾ।

16. ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਨੂੰ ਫਾਈਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਮਸੌਦਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਸ਼ੈਰਿਫ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਉੱਚ

ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਐਡਮਿਰਲਟੀ ਰਜਿਸਟਰਾਰ / ਪ੍ਰੋਥੋਨੋਟਰੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਜਾਰੀ ਲਈ ਅੱਗੇ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਮਾਨਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸਮੇਤ ਸਟੈਂਪ ਡਿਊਟੀ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਆਦਿ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

17. ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ, ਬਕਾਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਦੇ ਖਰਚੇ, ਟੈਰਿਫ, ਟੈਕਸ ਆਦਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੇ, ਉਹ ਬੋਲੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਖਰੀਦਦਾਰ(s) ਦੁਆਰਾ ਚੁਕਾਏ ਜਾਣਗੇ, ਜੋ ਕਿ ਬੋਂਬੇ ਦੀ ਮਾਣਯੋਗ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਈ ਹੈ।

18. 6 ਜਨਵਰੀ 2021 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵਾਣਿਜਿਕ ਵਿਭਾਗ (ਇਕਲੌਤੀ ਬੈਂਚ) ਨੇ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ।

19. ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਵਾਣਿਜਿਕ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਹੁਕਮ ਖਿਲਾਫ ਵਾਣਿਜਿਕ ਅਪੀਲ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 1577 ਦੀ 2021 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਵਾਣਿਜਿਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਾਸ ਆਪਤੀ (ਐਲ) ਨੰਬਰ 2057 ਦੀ 2021 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ।

20.ਸ਼੍ਰੀ ਸਿੱਧਾਰਥ ਭਟਨਾਗਰ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀ ਭਟਨਾਗਰ ਨੇ ਅਡਮਿਰਲਟੀ (ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਦਾਵਿਆਂ ਦੀ ਸੈਟਲਮੈਂਟ) ਐਕਟ, 2017 ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

“8. ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਹਸਤਾਂਤਰਣ।—ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਅਡਮਿਰਲਟੀ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ ਦੀ ਕਸਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ, ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ, ਲੀਨਾਂ, ਅਟੈਚਮੈਂਟਾਂ, ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਰਟਗੇਜਾਂ ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹੋਰ ਚਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋ ਕੇ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।”

21.ਸ਼੍ਰੀ ਭਟਨਾਗਰ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ “ਜਿਵੇਂ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਹੈ” ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਮਾ ਹੋਏ ਲੰਗਰਾਂਜ ਚਾਰਜਾਂ ਜਾਂ ਲਾਈਟ ਡਿਊਜ਼ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਿਛਲੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪ੍ਰੋਥੋਨੋਟਰੀ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਮਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਪੈਸੇ ਵਿੱਚੋਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਚਾਰਜ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ।

22. ਸ਼੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ “ਜਿਵੇਂ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਹੈ” ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਾਰੇ ਬੰਧਨਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀ ਭੂਸ਼ਣ ਨੇ ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਪ੍ਰੀ-ਸੇਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ। ਵਿਕਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਿਆਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ, ਉਹ ਸ਼ਰਤ ਜੋ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ ਬਕਾਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਦੇ ਖਰਚੇ, ਟੈਰਿਫ, ਟੈਕਸ ਆਦਿ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਿਆਂ, ਸ਼੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ ਨੇ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ, ਕਿ ਇਹ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਚੁਕਾਇਆ

ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸ਼੍ਰੀ ਭੂਸ਼ਣ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ, ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਲੰਗਰਾਂਜ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਲੰਗਰਾਂਜ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

23. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦਲੀਲ ਬਿਨਾ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਪਿਛਲੀ ਲੰਗਰਗਾਹ ਵੇਚਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਪਿਛਲੀ ਲੰਗਰਗਾਹ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜੋ ਦਰ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਲੰਗਰਗਾਹ ਫੀਸਾਂ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੀ ਤਰਾਂ ਹਨ ਜੋ ਬਿੱਲ ਆਫ ਸੇਲ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਵੇਚਣ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਹੋਣੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ. ਨੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ 'ਜਿਵੇਂ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਹੈ' ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰੀਦਿਆ, ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜ ਵੇਚਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦਰਾਂ ਉਸ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਡੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਨ.ਕੇ.ਡੀ., ਆਪਣੀ ਕ੍ਰਾਸ ਆਪੱਤੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜ ਧਾਰਾ 50-ਬੀ ਅਧੀਨ 'ਪੋਰਟ ਡਿਊਜ਼' ਦੀ ਛੋਟ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 50-ਬੀ ਅਧੀਨ, ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਉਤਾਰਦਾ ਜਾਂ ਚੁੱਕਦਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਡਿਊਜ਼ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਰ ਦਾ ਅੱਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਅਨਿਵਾਰਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜਿਆਬਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟਾਂ ਨੇ ਲੰਗਰਗਾਹ ਚਾਰਜਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤਹਿਤ ਅੱਧੀ ਦਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ।

24. ਮਿਸਟਰ ਭਟਨਾਗਰ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਡਿਊਜ਼ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਪੋਰਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸਾਰੇ ਚਾਰਜ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਬਦ 'ਪੋਰਟ ਡਿਊਜ਼' ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਚਾਹੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 50-ਬੀ ਦੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਡਿਊਜ਼ ਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਰ ਚਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਐਂਟਰੀ ਚਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚਾਰਜ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਦਰ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਲਗਭਗ 5,000 ਰੁਪਏ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ 15,00,000 ਰੁਪਏ।

25. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਹੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ
(ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ: ਰੋਪਾਂਸ਼ੀ ਵਿਰਾਗ, ਲੜ.ਆਰ.ਏ)

ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ

ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate