

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

[૨૦૧૭] ૧૪ એસ.સી.આર. ૧૭

ફિસોમાર કોર્પોરેશન

વિરુદ્ધ

એમ.જે.આર. સ્ટીલ્સ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ અને અન્ય

(સિવિલ અપીલ નં. ૧૯૩૦/૨૦૦૮) ૧૪/૦૮/૨૦૧૭

[માનનીય ન્યાયમૂર્તિઓ આર. એફ. નરીમન અને સંજય કિશન કૌલ]

કરાર અધિનિયમ, ૧૮૭૨ – કલમ ૬૨, ૬૩ ની લાગુ પડવાની ક્ષમતા –
પ્રશ્ન હેઠળનું જહાજ થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ, સાયપ્રસની કંપનીની
માલિકીનું હતું – અપીલકર્તા-વાદીએ જહાજને બંકરો અને અન્ય જરૂરી સામગ્રી
પૂરી પાડી હતી અને ઈન્વોઇસ આપ્યા હતા જેનું ચૂકવણું થર્ડ એલિમેન્ટ દ્વારા
કરવામાં આવ્યું ન હતું – જહાજની જમીની વિનંતી કરતી અપીલકર્તા દ્વારા

એડમિરલ્ટી સૂટ દાખલ કરાયો – જહાજની જમી કરવામાં આવી – બાદમાં, જોકે, પક્ષકારો વચ્ચે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ અદાલત બહાર સમાધાન/કરાર થયો હોવાથી અપીલકર્તાએ આ બાબતમાં આગળ કાર્યવાહી કરી ન હતી – પરંતુ, અપીલકર્તાને કોઈ ચૂકવણું કરવામાં આવ્યું ન હોવાથી, તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ જહાજની ફરીથી ધરપકડ કરવામાં આવી – સામાવાળા નં. ૧ એ દાવો કરતા લેખિત નિવેદન રજૂ કર્યું કે તેણે જહાજના ટાઈટલના ક્રમિક ટ્રાન્સફર દ્વારા જહાજ ખરીદ્યું હતું તેથી, મૂળ માલિક થર્ડ એલિમેન્ટ સામે કાનૂની કાર્યવાહીનું કોઈ કારણ બચતું નથી – હાઈકોર્ટના સિંગલ જજ દ્વારા ચુકાદો આપવામાં આવ્યો કે વાદીઓ તેમના લેણાં વસૂલ કરવા માટે હકદાર હતા – ડિવિઝન બેન્ચે હુકમ રદ્દ કર્યો – ધરપકડના દિવસે સામાવાળા નં. ૧ જહાજના માલિક હતા કે કેમ અને તેથી, દાવો દાખલ કરવાની તારીખે મૂળ માલિક, થર્ડ એલિમેન્ટ સામે અપીલકર્તાનો દાવો ટકવા પાત્ર નથી – ઉપરાંત, કલમ ૬૨ ને ધ્યાનમાં રાખીને મૂળ કરારનું નવીનીકરણ થયું હતું કે કેમ કારણ કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના સમાધાન પર અમલ કરવામાં આવ્યો હતો અને તેથી, જે મૂળ કરાર હેઠળ અપીલકર્તાને રકમ ચૂકવવાની બાકી હતી તેનું પાલન કરવાની જરૂર નથી – ઠરાવ્યું: અગત્યની વિગતોમાં ફેરફાર કરવામાં આવેલ કરારને કલમ ૬૨ હેઠળ લાવવા માટે, તે ફેરફાર મૂળ કરારના મૂળ સુધી જવો જોઈએ અને તેના આવશ્યક ચરિત્રને બદલવો જોઈએ, જેથી સુધારેલા કરારને મૂળ કરારને નાબૂદ કરવા તરીકે વાંચવો જોઈએ – જો કે, વર્તમાન કેસમાં, બીજો કરાર/સમાધાન મૂળ વ્યવહારના એક ભાગ સાથે સંબંધિત હતો, એટલે કે

ચૂકવણીનો ભાગ જે કરવામાં આવ્યો ન હતો, જ્યારે મૂળ વ્યવહારને જીવંત રાખવામાં આવ્યો હતો – સમગ્ર રીતે વંચાતો સમાધાનનો કરાર મૂળ કરારના નવીનીકરણ સમાન નથી – કલમ ૬૩ વર્તમાન કેસના તથ્યોને લાગુ પડશે – વધુમાં, સામાવાળા નં. ૧ એ સાબિત કરવામાં નિષ્ફળ રહ્યા કે ધરપકડની તારીખે એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ તેમની તરફેણમાં જહાજની માલિકીમાં ફેરફાર થયો હતો – હાઈકોર્ટનો ચુકાદો રદ કરવામાં આવે છે અને ટ્રાયલ કોર્ટનો હુકમનામું પુનઃસ્થાપિત કરવામાં આવે છે

ભારતનું સંવિધાન – અનુચ્છેદ ૩૭૨ – ધ એડમિરલ્ટી (જ્યુરિસ્ડિક્શન એન્ડ સેટલમેન્ટ ઓફ મેરિટાઇમ ક્લેમ્સ) એક્ટ, ૨૦૧૭ – કલમ ૨(૧)(એફ), (જી) અને કલમ ૪, ૫, ૬, ૮, ૧૨, ૧૭ – ૧૯૫૨ નું બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન – અનુચ્છેદ ૧(કે) – ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓફ મેરિટાઇમ લિયન એન્ડ મોર્ગેજિસ, ૧૯૮૩ – અનુચ્છેદ ૪, ૮ – બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન રિલેટિંગ ટુ ધ અરેસ્ટ ઓફ સી-ગોઇંગ શિપ્સ, ૧૯૯૨ – ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન ધ અરેસ્ટ ઓફ શિપ્સ, ૧૯૯૯ – અનુચ્છેદ ૩(૧)(એ) – ૧૮૨૩, ૧૮૬૨ અને ૧૮૬૫ ના લેટર્સ પેટર્ન્સ – એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ્સ, ૧૮૪૦ અને ૧૮૬૧ – કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ, ૧૮૯૦ – કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી (ઇન્ડિયા) એક્ટ, ૧૮૯૧ – સુપ્રીમ કોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેયર (કન્સોલિડેશન) એક્ટ, ૧૯૨૫ – એડમિનિસ્ટ્રેશન ઓફ જસ્ટિસ એક્ટ ઓફ ૧૯૫૬ – સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ ઓફ ૧૯૮૧.

એડમિરલ્ટી લો – મેરિટાઇમ કલેમ અને મેરિટાઇમ લિયન – વચ્ચેનો તફાવત – અપીલકર્તાની દલીલ કે તેના દ્વારા પ્રશ્ન હેઠળના જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલ જરૂરી સામગ્રી માત્ર મેરિટાઇમ કલેમ જ નથી પરંતુ જહાજ પર મેરિટાઇમ લિયન પણ છે – ઠરાવ્યું: જહાજના સંચાલન/જાળવણી માટે જહાજને પૂરી પાડવામાં આવતી મહત્વપૂર્ણ સામગ્રી ગમે ત્યાં પૂરી પાડવામાં આવી હોય તે મેરિટાઇમ કલેમની વ્યાખ્યામાં આવશે – બીજી તરફ, મેરિટાઇમ લિયન, જ્યારે પણ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ ઉદ્ભવે ત્યારે જહાજની મિલકત સાથે જોડાય છે, અને જહાજ સાથે મુસાફરી કરે છે અને કાનૂની કાર્યવાહી ગમે ત્યારે અને ગમે ત્યાં શરૂ કરવામાં આવે ત્યારે પણ અસ્તિત્વમાં રહે છે – જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલ જરૂરી સામગ્રી માટેનો દાવો મેરિટાઇમ લિયન બનતો નથી જે જહાજ સાથે જોડાય છે – ૧૯૫૨ નું બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન અનુચ્છેદ ૧(કે).

ભારત અને ઇંગ્લેન્ડનો એડમિરલ્ટી લો – તેનો ઇતિહાસ – ચર્ચા કરી.

એડમિરલ્ટી લો – મેરિટાઇમ કલેમ – ક્યારે મજબૂત રીતે રજૂ કરી શકાય – ઠરાવ્યું: મેરિટાઇમ કલેમ માત્ર તે સમયે જ રજૂ કરી શકાય છે જ્યારે જહાજની જમી કરવામાં આવે છે, દાવા અરજી દાખલ કરતી વખતે નહીં – ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન ધ અરેસ્ટ ઓફ શિપ્સ, ૧૯૯૯ – અનુચ્છેદ ૩(૧)(એ).

અપીલ ગ્રાહ્ય રાખતા, અદાલતે ઠરાવ્યું:

૧.૧ ઇંગ્લેન્ડમાં એડમિરલ્ટી લો, જેમ કે ક્યુરી વિ. મેકનાઈટ માં લોર્ડ હેલ્સબરી દ્વારા ઠરાવવામાં આવ્યું હતું, તે ઓલેરોનના કાયદા અને રોડિયન સી લો, બેસિલિકા, એસાઈઝિસ ઓફ જેરૂસલેમ, બાલ્ટિક લોઝ ઓફ વિસબાય અને હેન્સિયાટિક કોડ જેવા અન્ય પ્રાચીન દરિયાઈ સંહિતાઓમાંથી મેળવવામાં આવ્યો છે. ઇંગ્લેન્ડમાં, સામાન્ય કાયદાની અદાલતો (કોમન લો કોર્ટ્સ) એડમિરલ્ટીમાં ઉદ્ભવેલા કેસોમાં અસરકારક નિવારણ આપી શકતી ન હતી, જે પછી નિષ્ણાત એડમિરલ્ટી જજોના અધિકારક્ષેત્ર પર છોડી દેવામાં આવ્યા હતા. ૧૮મી સદી સુધીમાં, એડમિરલ્ટીનું અધિકારક્ષેત્ર "નબળી અને ઉપેક્ષિત સ્થિતિમાં આવી ગયું હતું, અને લાંબા સમય સુધી તેની કાર્યવાહીએ કોઈનું ધ્યાન ખેંચ્યું ન હતું". એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૪૦ એ ઇંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીના અધિકારક્ષેત્રને વિસ્તારતી અને વ્યાખ્યાયિત કરતી કાયદાઓની શ્રેણીમાં પ્રથમ હતો. આ પછી ૧૮૬૧ નો એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ અને વિવિધ શ્રેણીબદ્ધ કાયદાઓ આવ્યા જે સુપ્રીમ કોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેચર (કન્સોલિડેશન) એક્ટ, ૧૯૨૫ દ્વારા એકીકૃત કરવામાં આવ્યા હતા. ૧૯૫૬ ના એડમિનિસ્ટ્રેશન ઓફ જસ્ટિસ એક્ટ દ્વારા, હાઈકોર્ટના એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રને વધુ વ્યાપક બનાવવામાં આવ્યું હતું અને ૧૯૮૧ નો સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ હવે વ્યાખ્યાયિત કરે છે કે ઇંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટનું એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્ર શું છે. [ફકરો ૧૧]

કચુરી વિ. મેકનાઈટ ૧૮૯૭ AC ૯૭ – નો સંદર્ભ લીધો.

૧.૨ જ્યાં સુધી આપણા કાયદાનો સંબંધ છે, ચાર્ટર્ડ હાઈકોર્ટ્સના એડમિરલ્ટી લોનો ઇતિહાસ ૧૭૭૪ અને ૧૭૯૮ ના ચાર્ટર્સમાં જોવા મળે છે જે બાદમાં ૧૮૨૩, ૧૮૬૨ અને ૧૮૬૫ ના લેટર્સ પેટન્ટ્સ દ્વારા લંબાવવામાં આવ્યા અને સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યા હતા. એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૪૦ અને ૧૮૬૧, અને કોલોનિયલ્સ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ, ૧૮૯૦ અને ૧૮૯૧ એ મુખ્યત્વે આ દેશમાં એડમિરલ્ટી લો શું છે તે દર્શાવ્યું હતું, અને આ કાયદાઓ ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૭૨ હેઠળ વિપક્ષીત કાયદા તરીકે ચાલુ રહ્યા. ભારત પ્રજાસત્તાક આખરે તેના એડમિરલ્ટી લોને અદ્યતન કરવાની જરૂરિયાત પ્રત્યે જાગૃત થયું છે. ધ એડમિરલ્ટી (જ્યુરિસ્ડિક્શન એન્ડ સેટલમેન્ટ ઓફ મેરિટાઈમ ક્લેમ્સ) એક્ટ, ૨૦૧૭ સંસદ દ્વારા બનાવવામાં આવ્યો છે અને તારીખ ૦૯/૦૮/૨૦૧૭ ના રોજ રાષ્ટ્રપતિની મંજૂરી મેળવી છે, જોકે તેને હજુ સુધી અમલમાં મૂકવામાં આવ્યો નથી. આ કાયદામાં, કલમ ૨(૧)(એફ) માં "મેરિટાઈમ ક્લેમ" ને કલમ ૪ માં ઉલ્લેખિત દાવા તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે અને કલમ ૨(૧) ની ઉપ-કલમ (જી) માં "મેરિટાઈમ લિયન" ને વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે. [ફકરાઓ ૧૨, ૧૩]

૧.૩ ૨૦૧૭ ના કાયદાની કલમ ૫ હેઠળ, હાઈકોર્ટ તેના અધિકારક્ષેત્રમાં હોય તેવા જહાજની મેરિટાઈમ કલેમ સામે સુરક્ષા પૂરી પાડવાના હેતુથી ધરપકડ કરવાનો હુકમ કરી શકે છે. સદર કાયદાની કલમ ૬ હેઠળ, હાઈકોર્ટ કલમ ૪ માં દર્શાવેલ મેરિટાઈમ કલેમ્સના સંબંધમાં પર્સનમમાં (વ્યક્તિગત) હુકમ દ્વારા એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ પણ કરી શકે છે. કાયદાની કલમ ૮ મેરિટાઈમ લિયન્સની પરસ્પર અગ્રતા નક્કી કરે છે, પરંતુ તેમ કરતી વખતે એ પણ જણાવે છે કે તે માત્ર પાંચ વિષય વસ્તુઓ સુધી જ મર્યાદિત છે. કલમ ૧૨ જણાવે છે કે જ્યાં સુધી તે આ કાયદાની જોગવાઈઓથી અસંગત કે વિરુદ્ધ ન હોય ત્યાં સુધી હાઈકોર્ટ સમક્ષની તમામ કાર્યવાહીમાં સિવિલ પ્રોસિજર કોડ લાગુ થશે. કલમ ૧૭ દ્વારા, ૧૮૪૦ અને ૧૮૬૧ ના એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ્સ અને ૧૮૮૦ અને ૧૮૮૧ ના કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ્સ રદ કરવામાં આવે છે. ઉપરાંત, ૧૮૬૫ નો લેટર્સ પેટન્ટ, જ્યાં સુધી તે બોમ્બે, કલકત્તા અને મદ્રાસ હાઈકોર્ટના એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રને લાગુ પડે છે, તે પણ રદ કરવામાં આવે છે. ભારતી અદાલતોમાં એડમિરલ્ટી કાર્યવાહી "મેરિટાઈમ કલેમ" તરીકે ઓળખાતા દાવાને અમલમાં મૂકવા માટે જહાજ સામે શરૂ થાય છે. જોકે ભારત ૧૯૫૨ ના બ્રસેલ્સ કન્વેન્શનનું હસ્તાક્ષરકર્તા નથી, છતાં તેના અનુચ્છેદ ૧ માં મેરિટાઈમ કલેમ્સની લાંબી યાદી આપવામાં આવી છે. અનુચ્છેદ ૧ ની ઉપ-કલમ (કે) જણાવે છે કે જહાજના સંચાલન કે જાળવણી માટે જહાજને પૂરી પાડવામાં આવતી મહત્વપૂર્ણ સામગ્રી ગમે ત્યાં પૂરી પાડવામાં આવી હોય તે મેરિટાઈમ કલેમની વ્યાખ્યામાં આવશે. બીજી તરફ, મેરિટાઈમ લિયન, જ્યારે

પણ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ ઉદ્ભવે ત્યારે જહાજની મિલકત સાથે જોડાય છે, અને જહાજ સાથે મુસાફરી કરે છે અને કાનૂની કાર્યવાહી ગમે ત્યારે અને ગમે ત્યાં શરૂ કરવામાં આવે ત્યારે પણ અસ્તિત્વમાં રહે છે. [ફકરાઓ ૧૪-૧૬]

૧.૪ ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન મેરિટાઇમ લિયન એન્ડ મોર્ગેજિસ, ૧૯૯૩ અનુચ્છેદ ૪ માં મેરિટાઇમ લિયનને વ્યાખ્યાયિત કરે છે. અનુચ્છેદ ૮ આવા લિયનની લાક્ષણિકતાઓ જણાવે છે. એ સ્પષ્ટ છે કે આપણા દેશમાં ઓછામાં ઓછું જરૂરી સામગ્રી માટેના દાવા, જોકે મેરિટાઇમ ક્લેમ હોવા છતાં, મેરિટાઇમ લિયન ઉભું કરતા નથી. [ફકરાઓ ૨૧-૨૩]

બેઇલી પેટ્રોલિયમ કંપની વિ. ઓનર્સ એન્ડ પાર્ટીઝ ઇન્ટરેસ્ટેડ ઇન ધ વેસલ એમ.વી. ડિગ્રિટિ (કલકત્તા હાઇકોર્ટનો ચુકાદો) (૧૯૯૩) ૨ સીએચએન ૨૦૮ – મંજૂર રાખ્યો.

૨.૧ આગળનું મહત્વનું પાસું જેની દલીલ કરવામાં આવી હતી તે એ હતું કે મેરિટાઇમ ક્લેમ અમલમાં મૂકવા માટે જહાજની માલિકી દાવા અરજી દાખલ કરવાના તબક્કે જોવાની રહેશે, ધરપકડના તબક્કે નહીં. દાવો દાખલ કરવાની તારીખે શું સ્પષ્ટ થાય છે તે અંગે આપણા દેશમાં સામાન્ય નિયમ રમેશ્વર કેસમાં પ્રતિબિંબિત થાય છે. જો કે, ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન ધ અરેસ્ટ ઓફ

શિપ્સ, ૧૯૯૯ ના અનુચ્છેદ ૩(૧)(એ) જે બે ભાગમાં છે તે જણાવે છે – પ્રથમ, કોઈપણ જહાજની જમી ત્યારે જ થઈ શકે જો મેરિટાઈમ કલેમ એ વ્યક્તિ સામે રજૂ કરવામાં આવે જે તે સમયે જહાજનો માલિક હતો જ્યારે મેરિટાઈમ કલેમ ઉદ્ભવ્યો હતો જેના માટે માલિક જવાબદાર છે, અને બીજું, તે જ જહાજનો માલિક જ્યારે ધરપકડ કરવામાં આવે ત્યારે જહાજનો માલિક હોવો જોઈએ. ભારત ઉપરોક્ત કન્વેન્શનનું હસ્તાક્ષરકર્તા નથી, છતાં એમ.વી. એલિઝાબેથ કેસને અનુસરીને, આ કન્વેન્શન આપણા રાષ્ટ્રીય કાયદાનો ભાગ બને છે અને તેથી, આ અદાલત દ્વારા તેને અનુસરવું આવશ્યક છે. આમ, અનુચ્છેદ ૩(૧) (એ) વિવાદનો અંત લાવે છે કારણ કે મેરિટાઈમ કલેમ માત્ર તે સમયે જ રજૂ કરી શકાય છે જ્યારે ધરપકડ કરવામાં આવે છે અને દાવા અરજી દાખલ કરતી વખતે નહીં. તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે સંબંધિત તારીખ જે દિવસે જહાજની માલિકી નક્કી કરવાની હોય છે તે ધરપકડની તારીખ છે, દાવા અરજી દાખલ કરવાની તારીખ નહીં. [ફકરાઓ ૨૬, ૨૮]

રમેશ્વર અને અન્ય વિ. જોત રામ અને અન્ય [૧૯૭૬] ૧
એસસીઆર ૮૪૭ પર આધાર રાખ્યો.

એમ. વી. એલિઝાબેથ અને અન્ય વિ. હરવાન ઇન્વેસ્ટમેન્ટ
એન્ડ ટ્રેડિંગ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (૧૯૯૩) સપ્લીમેન્ટ ૨એસસીસી
૪૩૩ : [૧૯૯૨] ૧ એસસીઆર ૧૦૦૩ પર આધાર રાખ્યો.

મોનિકા એસ. (૧૯૬૭) ૨ લોર્ડ્સ'સ રેપ ૧૧૩; રી, એરો કોપ
લિમિટેડ ૧૯૮૦ ૧ઓલ ઈઆર ૧૦૬૭ – લાગુ ન પડે તેવું
ઠરાવ્યું.

૨.૨ તથ્યો પર, કરારની ચકાસણી દર્શાવે છે કે જ્યાં સુધી અપીલકર્તાનો
સંબંધ હતો, ત્યાં સુધી અમલીકરણ પૂર્ણ થઈ ગયું હતું – એટલે કે મૂળ કરાર
અનુસાર બંકરોનો ચોક્કસ જથ્થો પૂરો પાડવામાં આવ્યો હતો. ખરેખર આ
પછીના કરારમાં સ્પષ્ટપણે ટાંકવામાં આવ્યું છે. તે માત્ર મૂળ કરાર હેઠળનું
અમલીકરણ છે જે જહાજના માલિક, એટલે કે થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ
તરફથી ખૂટતું હતું. કરારની સૌથી પહેલી કલમ દર્શાવે છે કે જહાજના માલિકો
પુષ્ટિ કરે છે કે તેઓ અપીલકર્તાને બંકરોની મૂળ રકમ + વ્યાજ + કાનૂની ખર્ચના
દેવાદાર છે, જે રકમો US\$ ૯૪,૬૧૧.૨૫ ની મૂળ ઇન્વોઇસ રકમ પર આધારિત
છે, અને અપીલકર્તાને તે જ સ્થિતિમાં મૂકવા માટે તેને વસૂલ કરવાની જરૂર છે
જાણે કે મૂળ કરારનું પાલન થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ દ્વારા કરવામાં આવ્યું
હોય. કરાર પછી આગળ જણાવે છે કે બેંગકોકથી મુસાફરી માટે જહાજ ભાડે
આપવામાં આવી રહ્યું હોવાથી અને તે ભાડું કમાશે, તેથી મૂળ ઇન્વોઇસ રકમ +
વ્યાજ + કાનૂની ખર્ચ જેટલી ભાડાની રકમનો ભાગ જહાજ ભાડે રાખનારાઓ
દ્વારા સીધો અપીલકર્તાઓ ના બેંક ખાતામાં ચૂકવવામાં આવશે. અપીલકર્તાનો
કેસ એવો છે કે કરાર અધિનિયમની કલમ ૬૩ વર્તમાન કેસના તથ્યોને આકર્ષિત
કરે છે જ્યારે પ્રતિવાદીનો કેસ એવો છે કે કલમ ૬૨ આકર્ષિત થાય છે, જેના

પરિણામે મૂળ કરારને બદલે નવો કરાર આવે છે. પ્રતિવાદીનો કેસ એવો છે કે કલમ ૬૨ લાગુ પડે છે, કારણ કે મૂળ કરાર "બદલાયેલ" છે. આમ હોવાથી, મૂળ કરારનું પાલન કરવાની જરૂર નથી. એ સ્પષ્ટ છે કે જ્યાં કરારના પક્ષકારો પ્રથમ કરારના બદલે સંપૂર્ણપણે ભિન્ન કરાર બદલવા માટે અથવા કરાર રદ કરવા માટે સંમતિ આપે છે, ત્યાં મૂળ કરાર અને/અથવા રદ થયેલા કરાર હેઠળનું પાલન સમાપ્ત થાય છે. જ્યારે કરારના પક્ષકારો કરારમાં "ફેરફાર" કરે છે, ત્યારે જે પ્રશ્નનો જવાબ આપવો પડે છે તે એ છે કે શું મૂળ કરારમાં એવી રીતે ફેરફાર કરવામાં આવ્યો છે કે તેના હેઠળનું પાલન સમાપ્ત થઈ જાય. [ફકરાઓ ૨૯, ૩૧-૩૩]

૨.૩ અગત્યની વિગતોમાં ફેરફાર કરવામાં આવેલ કરાર કલમ ૬૨ હેઠળ આવે તે માટે, એ સ્પષ્ટ હોવું જોઈએ કે ફેરફાર મૂળ કરારના મૂળ સુધી જવો જોઈએ અને તેના આવશ્યક ચરિત્રને બદલવો જોઈએ, જેથી સુધારેલા કરારને મૂળ કરારને નાબૂદ કરવા તરીકે વાંચવો જોઈએ. બીજી તરફ, કરાર અધિનિયમની કલમ ૬૩ વર્તમાન કેસના તથ્યોને સ્પષ્ટપણે લાગુ પડશે. કલમ ૬૩ નું દ્રષ્ટાંત "સી" યોગ્ય છે. સદર દ્રષ્ટાંત સ્પષ્ટ કરે છે કે વચનગ્રહણ કરનાર ત્રીજા પક્ષકાર પાસેથી સંતોષ સ્વીકારી શકે છે જે પછી વચન આપનારને મૂળ કરારના આગળના પાલનમાંથી મુક્ત કરે છે. [ફકરાઓ ૩૫-૩૭]

૨.૪ વર્તમાન કેસમાં મૂળ કરારનું પાલન કરારના માત્ર એક પક્ષકાર દ્વારા કરવામાં આવ્યું હતું અને બીજા દ્વારા નહીં, બીજો કરાર એટલા માટે કરવામાં

આવ્યો હતો જેથી વચનગ્રહણ કરનાર (એટલે કે અહીં અપીલકર્તા) કરારના મૂળ પાલનને બદલે, તેને યોગ્ય લાગે તેવો સંતોષ સ્વીકારી શકે. આમ, કરાર મૂળ વ્યવહારના એક ભાગ સાથે સંબંધિત છે, ચૂકવણીનો ભાગ જે હજુ સુધી કરવામાં આવ્યો નથી જ્યારે મૂળ વ્યવહારને જીવંત રાખવામાં આવ્યો છે. કરારની અન્ય કલમો આ નિષ્કર્ષને સમર્થન આપે છે. કલમ ૪ હેઠળ, ઉપરોક્ત દાવાની સંતોષ થાય તે પહેલાં જહાજનો માલિક જહાજ વેચશે નહીં. અને, સૌથી ઉપર, કલમ (૬) હેઠળ, જો કોઈ કારણસર સદર રકમ ચૂકવવામાં ન આવે તો, અપીલકર્તા સદર રકમ અથવા તેઓ જેના માટે હકદાર હોય તેટલી વધુ રકમ વસૂલ કરવા માટે જહાજની જમી સહિતના તમામ યોગ્ય કાનૂની પગલાં લેવા માટે હકદાર રહેશે. કલમ (૮) દ્વારા પણ, મૂળ કરાર જીવંત રાખવામાં આવ્યો હતો. જો જહાજ બેંગકોક જવા માટે અસમર્થ હોય, તો અપીલકર્તાએ જહાજના માલિક અને જહાજ સામે તેની વસૂલાતના અધિકારો જાળવી રાખ્યા પરંતુ ગેરંટર સામે નહીં. જો મૂળ કરાર નવીનીકરણ દ્વારા અદૃશ્ય થઈ ગયો હોત, તો જહાજની જમી કરવા માટે યોગ્ય પગલાં લેવાનો કોઈ પ્રશ્ન જ ન હતો જેની માલિકી જહાજના માલિક પાસે હતી જે વચનગ્રહણ કરનાર હતો અને જેણે હજુ સુધી તેના કરારના ભાગનું પાલન કર્યું ન હતું. કલમ ૭ અને ૮ માં સમાવિષ્ટ ગેરંટી કલમ ફરીથી ચૂકવણી માટે માત્ર એક વધારાનો વિકલ્પ હતો. પીરિયસ, ગ્રીસની અદાલતોને વિશિષ્ટ અધિકારક્ષેત્ર આપવામાં આવ્યું હતું તે હકીકતને કરારની કલમ ૬ સાથે વાંચવી પડશે. દેખીતી રીતે, ચૂકવણી ન થાય તે કિસ્સામાં ઉપરોક્ત રકમ વસૂલ કરવા માટે જહાજની જમી કોઈપણ બંદરે થઈ શકે છે, માત્ર પીરિયસ ખાતે જ નહીં. આ તમામ

કારણોસર, ઉપરોક્ત કરાર સમગ્ર રીતે વંચાતા મૂળ કરારના નવીનીકરણ સમાન નથી, પરંતુ મૂળ કરાર હેઠળ અપીલકર્તાઓને ચૂકવણી કરવામાં આવે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે મૂળ કરારને જીવંત રાખીને જ કરવામાં આવ્યો હતો. વાસ્તવમાં, તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ નો કરાર મૂળ દાવાનો ઓછી રકમમાં સમાધાન ન હતો. તે ત્રીજા પક્ષકાર ચાર્ટરર દ્વારા મૂળ વ્યવહારના ચૂકવણીના ભાગને અમલમાં મૂકવાનું માત્ર એક સાધન હતું. જહાજ બેંગકોક ન જવાને કારણે અથવા ત્રીજા પક્ષકાર ચાર્ટરર ચૂકવણી કરવામાં નિષ્ફળ જવાના પરિણામે, અપીલકર્તાની મૂળ જવાબદારી ચાલુ રહી, અને જહાજની જમી દ્વારા અમલ કરવા યોગ્ય હતી. [ફકરો ૪૦]

૨.૫ એ સ્થાપિત કાયદો છે કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના કરાર જેવા કરારનું કાનૂની રીતે અર્થઘટન કરવાનું નથી પરંતુ સામાન્ય વ્યાપારીઓ તેનું અર્થઘટન કરે તે રીતે કરવાનું છે. વ્યાપારીની નજરથી કરાર વાંચતા, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે કરાર માત્ર એ સુનિશ્ચિત કરીને મૂળ કરારને મજબૂત બનાવે છે કે સદર કરાર હેઠળ ચૂકવણી કરવામાં આવે. તેથી, ડિવિઝન બેન્ચ દ્વારા લેવાયેલો દ્રષ્ટિકોણ કે વર્તમાન કેસની પરિસ્થિતિમાં મૂળ કરારનું નવીનીકરણ થયું છે તે સ્વીકાર્ય નથી. એ યાદ રાખવું અગત્યનું છે કે જ્યારે કરાર અધિનિયમની કલમ ૬૩ લાગુ કરવાની હોય, ત્યારે ભારતમાં હાઈકોર્ટે ચેતવણી આપી છે કે, ઇંગ્લિશ લો થી વ્યાપક વિચલન હોવાથી, આ કલમ માત્ર તેની શરતો અનુસાર જ

અમલમાં મૂકવી જોઈએ અને ઇંગ્લિશ લો અનુસાર નહીં. [ફકરાઓ ૪૦, ૪૨ અને ૪૪]

સત્યા જૈન અને અન્ય વિ. અનીસ અહમદ રશદી અને અન્ય
(૨૦૧૩) ૮એસસીસી ૧૩૧: [૨૦૧૩] ૩ એસસીઆર ૩૧૯ –
પર આધાર રાખ્યો.

ન્યૂ સ્ટાન્ડર્ડ બેંક, લિમિટેડ વિ. પ્રબોધ ચંદ્ર ચક્રવર્તી
એઆઈઆર ૧૯૪૨ કલકત્તા ૮૭; આનંદરામ મંગતરામ વિ.
ભોલારામ તાનુમલ એઆઈઆર ૧૯૪૬ બોમ્બે ૧ મંજૂર રાખ્યો.

હિલાસ વિ. આર્કોસ [૧૯૩૨]ઓલ ઇઆર૪૯૪ – નો
સંદર્ભ લીધો.

૩. સામાવાળાઓ દ્વારા ટાંકવામાં આવેલ હેલ્સબરીનો ફકરો જો લાગુ
કરવામાં આવે તો પણ, એ સ્પષ્ટ છે કે જે સમાધાનની શરતોની વાત કરવામાં
આવી છે તે યોગ્ય અવેજ માટે હોવી જોઈએ, જે કલમ ૬૩ હેઠળ ગેરહાજર છે.
ઉપરાંત, આવા સમાધાનથી નવો અને સ્વતંત્ર કરાર બનવા માટે, તેણે
કાર્યવાહીનો અંત લાવવો જ જોઈએ જે આ રીતે વપરાઈ ગઈ છે અને સમાપ્ત થઈ

ગઈ છે; અને આ જ કારણસર મૂળ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ સંપૂર્ણપણે રદ થાય છે. વર્તમાન કેસના તથ્યો પર તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા, સુટ નં. ૧/૨૦૦૦ માં અરજી માત્ર કાર્યવાહી ન કરવા બદલ રદ કરવામાં આવી હતી, માત્ર વચગાળાના હુકમો ખાલી કરવામાં આવ્યા હતા અને જણાવાયું હતું કે "જહાજ હવેથી ધરપકડ હેઠળ રહેશે નહીં." તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના કરાર અનુસાર, કાર્યવાહીનો અંત લાવવામાં આવ્યો ન હતો. મૂળ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ પણ રદ થયું ન હતું. જે ક્ષણે સમાધાન કરારનો ભંગ થાય છે, અપીલકર્તા જહાજના માલિક સામે યોગ્ય કાનૂની પગલાં લેવા માટે હકદાર બનશે, જેમાં જહાજની જમીનો સમાવેશ થાય છે, જે ત્યારે જ થઈ શકે જો મૂળ કરાર હજી પણ અસ્તિત્વમાં હોય. [ફરો ૪૬]

૪. વર્તમાન કેસના તથ્યો પર, મૂળ કરાર હેઠળ લેણી નીકળતી રકમ જ સમાધાન કરાર હેઠળ લેણી અને ચૂકવવાપાત્ર રહે છે. વ્યાજ અને કાનૂની ખર્ચ ઉમેરવામાં આવ્યા હતા તે હકીકત મૂળ કરારને રદ કરવા સમાન નથી, કારણ કે આ મૂળ કરાર હેઠળની ચૂકવણીઓથી સંબંધિત છે અને વચનગ્રહણ કરનારને તે જ સ્થિતિમાં મૂકે છે જાણે કરાર મૂળ રૂપે પૂર્ણ થયો હોય. મૂળ કરાર પણ રદ કરવામાં આવ્યો ન હતો પરંતુ માત્ર અમલમાં મૂકવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો હતો, અમલીકરણની રીત અલગ હતી. આમ હોવાથી, વર્તમાન કેસના તથ્યો પર મૂળ કરારનું નવીનીકરણ થયું હોવાનો હાઈકોર્ટનો નિષ્કર્ષ અયોગ્ય છે. [ફરો ૫૦]

૫.૧ ધરપકડની તારીખે એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ સામાવાળા નં. ૧ જહાજના માલિક હતા કે કેમ, જેમ કે આક્ષેપિત ચુકાદા દ્વારા જાણવા મળ્યું હતું. હાઈકોર્ટે બચાવપક્ષના સાક્ષી ૧ ની મૌખિક કબૂલાત પર સખત નિર્ભરતા રાખી હતી કે સામાવાળા નં. ૧ એપ્રિલ ૨૦૦૦ માં કોઈ સમયે જહાજનો માલિક બની ગયો હતો. શ્રી સ્ટીફન લિવાનાસની જુબાનીમાંથી પસાર થતાં, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે આવી કોઈ કબૂલાત ક્યારેય કરવામાં આવી ન હતી. પ્રશ્ન ૨૫૭ થી ૨૬૨ ના જવાબો સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે સામાવાળા નં. ૧ જહાજનો અંતિમ ખરીદનાર હતો તેવું સાક્ષીનું નિવેદન શ્રેષ્ઠ રીતે અસ્પષ્ટ હતું, અને દેખીતી રીતે સાંભળેલી વાત હતી કારણ કે પ્રશ્ન ૨૬૦ ના જવાબમાં જણાવાયું છે કે ગ્રીસના એક વકીલે કોઈ સમયે શ્રી લિવાનાસને કહ્યું હતું કે જહાજ સાથે શું થયું હતું. તેથી આ મૌખિક પુરાવા પરથી એવું નિષ્કર્ષ કાઢવું કે એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં જહાજની માલિકી બદલાઈ ગઈ હતી તે પ્રતિવાદીના કેસને બહુ આગળ લઈ જતું નથી. જો કે, હાઈકોર્ટે તારીખ ૧૪/૦૪/૨૦૦૦ ના નોટરાઈઝ્ડ બિલ ઓફ સેલ, તારીખ ૧૫/૦૪/૨૦૦૦ ના નોટિસ ઓફ રેડીનેસ પર પણ આધાર રાખ્યો હતો, જે પ્રતિવાદી દ્વારા સવારે ૧૧.૦૦ વાગ્યે સ્વીકારવામાં આવ્યો હતો, અને ત્યારબાદ બપોરે ૨.૦૦ વાગ્યે જહાજનો કબજો સોંપવામાં આવ્યો હતો. નોંધવા જેવી બાબત એ છે કે ભૌતિક કબજાના પ્રમાણપત્ર પર સહી કરનાર પેનન શિપિંગ કોર્પોરેશન વતી હતો, જે માત્ર થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસનો એજન્ટ હતો, ફેરસ્ટીલનો એજન્ટ ન હતો. હાઈકોર્ટે પછી

આગળ જણાવ્યું કે લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ ચૂકવણી પણ તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ કરવામાં આવી હતી અને આ દર્શાવે છે કે જહાજની મિલકત એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં ટ્રાન્સફર કરવામાં આવી હતી, તેથી જહાજના નવા માલિક એટલે કે સામાવાળા નં. ૧ સામે કાનૂની કાર્યવાહીનું કોઈ કારણ બચશે નહીં. હાઈકોર્ટે આગળ એ પણ જણાવ્યું કે સામાવાળા નં. ૧ ના લેખિત નિવેદનમાં દલીલ કરાયેલ ટ્રાન્સફર, એટલે કે થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસથી ઈસ્ટર્ન વેલ્થ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડ અને ત્યારબાદ ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન લિમિટેડને અને જે પછી ફેસ્ટીલે સામાવાળા નં. ૧ ને જહાજ વેચ્યું અને ટ્રાન્સફર કર્યું, તે સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા સાબિત થયું નથી, પરંતુ આનાથી પ્રતિવાદીના કેસને કોઈ અસર થતી નથી. તારીખ ૨૭/૦૪/૨૦૦૦ નું બિલ ઓફ સેલ બતાવવામાં આવ્યું છે જેના દ્વારા થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસે ઈસ્ટર્ન વેલ્થ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડને આ ચાર વેચાણો પૈકીનું પ્રથમ વેચાણ માત્ર તારીખ ૨૭/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ કર્યું હતું. આ વેચાણ માટેનું અવેજ "એક US ડોલર અને/અથવા અન્ય મૂલ્યવાન અવેજ" છે જે કાયદામાં તેની અસરાકારકતા વિશે ગંભીર શંકાઓ ઊભી કરે છે. ગમે તે હોય, આ વેચાણ આખરે સામાવાળા નં. ૧ ને કરાયેલા વેચાણની શ્રેણીમાં પ્રથમ વેચાણ હોવાથી, એ સ્પષ્ટ છે કે ફેસ્ટીલ દ્વારા સામાવાળા નં. ૧ ને કરાયેલું વેચાણ આ તારીખ પછી જ હોઈ શકે છે. તેના દ્વારા દાખલ કરાયેલા લેખિત નિવેદનમાં તેની દલીલ અનુસાર, જેમાંથી સામાવાળા નં. ૧ આખરે તેનું ટાઈટલ મેળવે છે તે દરેક સળંગ વેચાણને સાબિત કરવું અને સમજાવવું જરૂરી છે. જેમ હાઈકોર્ટે દ્વારા યોગ્ય રીતે ઠરાવવામાં આવ્યું

છે તેમ, આમાંના કોઈપણ સળંગ વેચાણનો કોઈ પુરાવો નથી, અને વાસ્તવિક મુદ્દા પર મૂળ માલિક તરફથી સૌપ્રથમ વેચાણ હાઈકોર્ટે ફેસ્ટીલ દ્વારા સામાવાળા નં. ૧ ને જહાજ વેચવામાં આવ્યું હોવાનું શોધ્યા પછી ઇસ્ટર્ન વેલ્થની તરફેણમાં થયું છે, જે સામાવાળા નં. ૧ ના પોતાના દલીલ કરાયેલા કેસથી વિપરીત છે. [ફકરાઓ ૫૨-૫૪]

૫.૨ તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ સંપૂર્ણ ચૂકવણી કરવામાં આવી હોવાના હાઈકોર્ટના નિષ્કર્ષ અંગે, પ્રતિવાદીનો પોતાનો દાવો જે તારીખ ૦૮/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ ફેસ્ટીલ સામે દાખલ કરવામાં આવ્યો હતો તે દર્શાવે છે કે સદર દાવો દાખલ કરવાની તારીખ સુધી આવી કોઈ ચૂકવણી કરવામાં આવી ન હતી. આમ, એ સ્પષ્ટ થાય છે કે હાઈકોર્ટ તેના દ્રષ્ટિકોણમાં યોગ્ય ન હતી કે સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા સાબિત કરવામાં આવ્યું હતું કે ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન દ્વારા સામાવાળા નં. ૧ ને એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં વેચાણ થયું હતું જેના દ્વારા સામાવાળા નં. ૧ જહાજનો માલિક બન્યો હતો. તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે સામાવાળા નં. ૧ ધરપકડની તારીખે એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ તેની તરફેણમાં જહાજની માલિકીમાં ફેરફાર થયો હતો તે સાબિત કરવામાં નિષ્ફળ રહ્યા છે. [ફકરાઓ ૫૫, ૫૭]

દિલમુન કુલમાર (સિંગાપોર હાઈકોર્ટનો ચુકાદો) (૨૦૦૩)

એસજીએચસી ૨૭૦ – અલગ તારવ્યો.

સબા ઇન્ટરનેશનલ શિપિંગ એન્ડ પ્રોજેક્ટ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિ. ઓનર્સ એન્ડ પાર્ટીઝ ઇન્ટરેસ્ટેડ ઇન ધ વેસલ એમ.વી. બ્રેવ ઇગલ, અગાઉ એમ.વી. લીમા-1 તરીકે ઓળખાતું અને અન્ય (કલકત્તા હાઇકોર્ટનો ચુકાદો) (૨૦૦૨) ૨ સીએચએન ૨૮૦; જુગીલાલ કમલાપત વિ. એન.વી. ઇન્ટરનેશનલ ક્રેડિયેટ-એન-હેન્ડેલ્સ વેરીનિંગિંગ 'રોટર-ડમ', એઆઈઆર ૧૯૫૫ કલકત્તા ૬૫ – મંજૂર રાખ્યો.

ઇપોચ એન્ટરપ્રાઇઝ વિ. એમ.વી. વોન કુ (૨૦૦૩) ૧એસસીસી ૩૦૫ : [૨૦૦૨] ૩ સપ્લિ. એસસીઆર ૫૦૭; એમ.વી. અલ કુમાર વિ. ત્સાવલિરિસ સાલ્વેજ (ઇન્ટરનેશનલ) લિમિટેડ અને અન્ય (૨૦૦૦) ૮એસસીસી ૨૭૮: [૨૦૦૦] ૨ સપ્લિ. એસસીઆર ૪૪૦; ચાંદ ગોધા વિ. મીર નવાબ હિમાયતઅલીખાન આઝમજાહ, [૧૯૬૩] ૨ એસસીઆર ૧૬૮ પર આધાર રાખ્યો.

ધ બોલ્ડ બકલુધ (૧૮૫૨) ૭ મુ પીસીસી ૨૬૭ નો સંદર્ભ લીધો.

રોસ્કોસ એડમિરલ્ટી પ્રેક્ટિસ, પમી આવૃત્તિ પાના નંબર
૧૪ પર સંદર્ભ લીધો.

કેસ લો રેફરન્સ

[૧૯૯૨] ૧ એસસીઆર ૧૦૦૩	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૭
[૨૦૦૨] ૩ સપ્લિ. એસસીઆર ૫૦૭	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૭
[૨૦૦૦] ૨ સપ્લિ. એસસીઆર ૪૪૦	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૧૭
(૧૯૯૩) ૨ સીએચએન ૨૦૮	મંજૂર રાખ્યો	ફકરો ૧૯
(૨૦૦૨) ૨ સીએચએન ૨૮૦	મંજૂર રાખ્યો	ફકરો ૨૦
[૧૯૭૬] ૧ એસસીઆર ૮૪૭	નો સંદર્ભ લીધો	ફકરો ૨૬
એઆઈઆર ૧૯૫૫ કલકત્તા ૬૫	મંજૂર રાખ્યો	ફકરો ૩૪
[૧૯૬૩] ૨ એસસીઆર ૧૬૮	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૩૮
[૨૦૧૩] ૩ એસસીઆર ૩૧૯	પર આધાર રાખ્યો	ફકરો ૪૧
એઆઈઆર ૧૯૪૨ કલકત્તા ૮૭	મંજૂર રાખ્યો	ફકરો ૪૪
એઆઈઆર ૧૯૪૬ બોમ્બે ૧	મંજૂર રાખ્યો	ફકરો ૪૫

સિવિલ એપેલેટ જ્યુરિસ્ટિક્શન: ૨૦૦૮ નો સિવિલ અપીલ નં. ૧૯૩૦.

એડમિરલ્ટી સુટ નં. ૧/૨૦૦૦ માંથી ઉદ્ભવતી એપીડી નં. ૨૪૪/૨૦૦૫ માં કલકત્તા હાઇકોર્ટના તારીખ ૧૩/૦૯/૨૦૦૬ ના ચુકાદા અને હુકમમાંથી.

અપીલકર્તા તરફે શ્યામ દિવાન, સિનિયર એડવોકેટ, શત્રુ ચક્રવર્તી, સુશ્રી સુરભિ આનંદ, સુશ્રી હર્ષિતા વર્મા, સુશ્રી સોનિયા દુબે (મેસર્સ વિક્ટર મોસેસ એન્ડ એસોસિએટ્સ માટે), એડવોકેટ્સ.

સામાવાળાઓ તરફે રતનાન્કો બેનરજી, સિનિયર એડવોકેટ, અમિતાભ મજુમદાર, સુશ્રી દમયંતી સેન, સિદ્ધાર્થ દવે, સુશ્રી જેમ્તીબેન એ. ઓ, સેંથિલ જગદીશન, અશોક માથુર, એડવોકેટ્સ.

અદાલતનો ચુકાદો **આર. એફ. નરીમન**, ન્યાયમૂર્તિ દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો:

૧. વર્તમાન અપીલ અસંખ્ય રસપ્રદ પ્રશ્નો ઊભા કરે છે જે એડમિરલ્ટી લો માં ઉદ્ભવે છે. જહાજ, એમ.વી. નિકોલોસ-એસ, થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ, સાયપ્રસની કંપનીની માલિકીનું હતું, અને રિપબ્લિક ઓફ સાયપ્રસનો ધ્વજ લહેરાવતું હતું. એડમિરલ્ટી સુટમાં વાદી, જેઓ અમારી સમક્ષ

અપીલકર્તા છે, તેમણે નવેમ્બર, ૧૯૯૯ માં પક્ષકારો વચ્ચે સંમત થયેલી શરતો પર ડરબન બંદરે સદર જહાજને બંકરો અને અન્ય જરૂરી સામગ્રી પૂરી પાડી હતી. વાદીના જણાવ્યા મુજબ, બંકરો જહાજના માસ્ટર દ્વારા પ્રાપ્ત થયા હતા અને જહાજને સેવાઓ આપવામાં આવી હતી જે માસ્ટર દ્વારા સ્વીકારવામાં આવી હતી. વાદીએ તારીખ ૨૬/૧૧/૧૯૯૯ ના રોજ US\$ ૯૪,૬૧૧.૨૫ માટે ઇન્વોઇસ રજૂ કર્યા હતા જેનું હજુ સુધી ચૂકવણું કરવામાં આવ્યું નથી.

૨. જ્યારે જહાજ હલદિયા બંદરે ડોક થયું, ત્યારે વાદીએ કલકત્તા હાઇકોર્ટમાં એડમિરલ્ટી સુટ નં. ૧/૨૦૦૦ દાખલ કરીને જહાજની જમી કરવાની વિનંતી કરી કારણ કે, વાદીના જણાવ્યા મુજબ, જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી જરૂરી સામગ્રી માત્ર મેરિટાઇમ ક્લેમ જ નથી પરંતુ જહાજ પર મેરિટાઇમ લિયન પણ બનશે. તારીખ ૦૬/૦૧/૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા, જહાજની જમી કરવામાં આવી હતી પરંતુ તે સમયે જહાજને મુક્ત કરવા માટે કોઈ આગળ આવ્યું ન હતું. માત્ર તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ વાદી વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલે વિદ્વાન એડમિરલ્ટી જજનો સંપર્ક કરીને ધરપકડ માટેની અરજી સાથે આગળ ન વધવાનો વાદીનો ઇરાદો વ્યક્ત કર્યો હતો કારણ કે, તેમના જણાવ્યા મુજબ, પક્ષકારો અદાલત બહાર સમાધાન પર પહોંચ્યા હતા. તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ પસાર કરવામાં આવેલ હુકમ નીચે મુજબ છે:—

"અદાલતે તારીખ ૬ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા નિર્દેશ આપ્યો હતો કે એમ.વી. નિકોલોસ - એસ તરીકે ઓળખાતા જહાજની જમી કરવામાં આવે. પરત કરવાની તારીખે સામાવાળાઓ વતી કોઈ હાજર થયું ન હતું. સોગંદનામા માટેના નિર્દેશો ૧૦ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૦ ના રોજ આપવામાં આવ્યા હતા. આજે જ્યારે આ મામલો સુનાવણી માટે બોર્ડ પર આવ્યો, ત્યારે અરજદાર વતી હાજર રહેલા વકીલે રજૂઆત કરી કે પક્ષકારો વચ્ચે અદાલત બહાર સમાધાન થઈ ગયું છે અને અરજદાર આ મામલે આગળ વધવા માંગતા નથી. આ કારણોસર, આ અરજી કાર્યવાહી ન કરવા બદલ રદ્દ કરવામાં આવે છે.

તમામ વચગાળાના હુકમો રદ કરવામાં આવે છે.

જહાજ હવેથી ધરપકડ હેઠળ રહેશે નહીં."

૩. આ તબક્કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ થયેલા કરારનો ઉલ્લેખ કરવો મહત્વપૂર્ણ છે. બંને પક્ષોએ ઉપરોક્ત કરાર પર વ્યાપકપણે દલીલો કરી હોવાથી, તેને પૂર્ણપણે રજૂ કરવો જરૂરી છે. સદર કરાર નીચે મુજબ છે:—

"કરાર ગેરંટી

પરિચસમાં અને "લાલિસ આઉટસિનોસ અનાગ્રોસ્ટોપોલોસ" વકીલો
દરિયાઈ સલાહકારો, ૧૦૦, કોલોટ્રોની સ્ટ્રીટ, પરિચસ ની ઓફિસોમાં, આ
મંગળવાર તારીખ ૧૮ જાન્યુઆરી ૨૦૦૦ ના રોજ, વચ્ચે અને દ્વારા:

એ. ફિસોમાર કોર્પોરેશન, લાઇબેરિયાના કાયદા હેઠળ યોગ્ય રીતે સ્થપાયેલી અને
કાર્યરત કંપની, ગ્રીસમાં ઓફિસ ધરાવતી (૫ સોલોમોઉ સ્ટ્રી. કિફિસિયા) (હવે
પછી ફિસોમાર કહેવાશે), આ કરારના હેતુ માટે તેના અધિકૃત વકીલ શ્રી
ડિમિટ્રિયોસ પુત્સિનોસ દ્વારા યોગ્ય રીતે પ્રતિનિધિત્વ ધરાવે છે,

બી. થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ લિમિટેડ, સાયપ્રસના કાયદા હેઠળ યોગ્ય
રીતે સ્થપાયેલી અને કાર્યરત કંપની (હવે પછી "જહાજના માલિકો" કહેવાશે),
આ કરારના હેતુ માટે તેના ડાયરેક્ટર્સ બોર્ડના પ્રમુખ શ્રી સોટિરિયોસ સોલકાસ
દ્વારા યોગ્ય રીતે પ્રતિનિધિત્વ ધરાવે છે, જેમણે એ પણ જાહેર કર્યું કે તેમની પાસે
તેમની એકમાત્ર સહી દ્વારા કંપનીને આ કરારથી બાંધવાની જરૂરી સત્તા અને
ક્ષમતા છે.

સી. સોટિરિયોસ સોલકાસ, ૧૪૫ ફિલોનોસ સ્ટ્રીટ, પરિચસના, નીચે મુજબ
જણાવાયું અને સંમતિ આપવામાં આવી.

જ્યારે

૧. જહાજના માલિકો સાયપ્રસ ફ્લેગ ધરાવતા જહાજ નિકોલોસ એસ, ઇન્ટ. સાઇન: પી ૩ કેટી ૬ ("જહાજ") ના કાનૂની માલિકો છે જેનું ગ્રીસમાં સુટર શિપિંગ એન્ડ ટ્રેડિંગ લિમિટેડ દ્વારા સંચાલન કરવામાં આવે છે.

૨. કિસોમારે ૨૬ નવેમ્બર, ૧૯૯૯ ના રોજ કે તેની આસપાસ, ડરબન બંદરે જહાજને બંકરોનો ચોક્કસ જથ્થો વેચ્યો અને પહોંચાડ્યો છે, કિસોમારે યુએસડી ૯૪,૬૧૧.૨૫ ની રકમ માટે તેનું ઇન્વોઇસ નં. ૯૯૨૩૨/૧૫.૧૨.૧૯૯૯ ઇશ્યુ કર્યું છે, જે ૨૬ નવેમ્બર, ૧૯૯૯ ના રોજ ચૂકવવાપાત્ર છે (ઇન્વોઇસની નકલ પરિશિષ્ટ I તરીકે અહીં જોડેલ છે).

૩. માલિકો ૨૬ નવેમ્બર ૧૯૯૯ સુધીમાં ઉપરોક્ત ઇન્વોઇસની રકમ ચૂકવવામાં નિષ્ફળ ગયા છે અને પરિણામે, કિસોમારે ઉપરોક્ત દાવાની સુરક્ષા માટે હલદિયા, ભારત બંદરે જહાજની જપ્તી કરી હતી.

પક્ષકારો નીચે મુજબ સંમતિ આપે છે

૧. જહાજના માલિકો આથી પુષ્ટિ કરે છે કે તેઓ કિસોમારને યુએસડી ૧૦૪,૬૮૮.૬૦ ના દેવાદાર છે, જેનું વિશ્લેષણ નીચે મુજબ છે:

ઇવ્વોઇસ રકમ માટે યુએસડી ૯૪,૬૧૧.૨૫ + એકત્રિત વ્યાજ માટે
યુએસડી૨,૧૭૭.૩૫ + કાનૂની ખર્ચ માટે યુએસડી૭,૯૦૦.૦૦.

૨. જહાજના માલિકો, તેમના પ્રમુખ શ્રી સોટિરિયોસ સોકાસ દ્વારા,
કિસોમારને રજૂઆત કરે છે કે (એ) તેમનું જહાજ કાર્ગોના પ્રતિ મેટ્રિક ટન
આશરેયુએસડી૩૫.૦૦ ના ભાડા સામે બેંગકોક, થાઇલેન્ડથી પશ્ચિમ
આફ્રિકાના બંદરો માટેની મુસાફરી માટે ભાડે આપવાનું બાકી છે; (બી)
જો કિસોમાર તેમના જહાજને ઉપરોક્ત ધરપકડમાંથી મુક્ત કરે તો તે
લોડિંગ માટે બેંગકોક જવા અને ઇચિછત ચાર્ટર મુસાફરી કરવા માટે સક્ષમ
બનશે; (સી) જહાજના માલિકો કિસોમાર દ્વારા તેમની ધરપકડમાંથી
તેમનું જહાજ મુક્ત થતાં જ તેમના જહાજના ઇચિછત ચાર્ટર્સ સાથે તેમના
પુનઃકેપ અને ચાર્ટર પાર્ટીમાં એક કલમ શામેલ કરશે
કેયુએસડી૧૦૪,૬૬૮.૬૦ ની રકમનો ભાડાનો ભાગ ચાર્ટર્સ દ્વારા સીધો
કિસોમારના બેંક ખાતામાં નીચે મુજબ ચૂકવવામાં આવશે:

એએનઝેડ ગ્રિન્ડલેઝ બેંક ૨૧,

અક્તી મિયાઉલી, ૧૮૫૩૫ પેરિયસ

સ્વિફ્ટ: GRNDGRAA,

ઓફિસ નં. ૮૧૫૧૪૨ યુએસડી ૪૦૬૩૨

કિસોમાર કોર્પોરેશનની તરફેણમાં

૩. ઉપરોક્ત પુનઃકેપ તેના નિષ્કર્ષના એક (૧) કામકાજના દિવસ પછી જહાજના માલિકો દ્વારા કિસોમારને ફેક્સ કરવામાં આવશે.

૪. જહાજના માલિકો કિસોમારના ઉપરોક્ત દાવાની સતોષ થાય તે પહેલાં તેમનું જહાજ વેચશે નહીં અને દર પાંચ (૫) દિવસે ફેક્સ દ્વારા કિસોમારને તેમના જહાજની હિલચાલનો અહેવાલ પૂરો પાડશે.

૫. ઉપરોક્ત ચૂકવણી કિસોમારના ઉપરોક્ત મુદ્દલ અને ખર્ચના દાવાના પૂર્ણ અને આખરી સમાધાન તરીકે કરવામાં આવશે.

૬. જો, કોઈ કારણસર ઉપરોક્ત રકમ લોડિંગ બંદર બેંગકોકથી જહાજના ઉપડ્યા પછી દસ (૧૦) કામકાજના દિવસોમાં કિસોમારને ચૂકવવામાં ન આવે અથવા, જહાજના માલિકો ઉપરોક્ત ફકરા ૨, ૩ અને ૪ માં સેટ કરેલ કોઈપણ રજૂઆતો અને જવાબદારીઓનો ભંગ કરે છે તો કિસોમાર ઉપરોક્ત રકમ અથવા તેઓ જે રકમ માટે હકદાર હોઈ શકે તેટલી વધુ રકમ વસૂલ કરવા માટે જહાજની જમી સહિતના તમામ યોગ્ય કાનૂની પગલાં લેવા માટે હકદાર બનશે.

૭. સોટિરિયોસ સોકાસ આથી કિસોમારને અને જહાજના માલિકની તરફેણમાં ઉપરોક્ત રકમની યોગ્ય ચૂકવણીની ગેરંટી આપે છે, વિભાજન અને બાકાત રાખવાના અધિકારનો ઉપયોગ કરીને એટલે કે તે સ્વીકારે છે કે તે કિસોમારને ચૂકવવાપાત્ર રકમ ચૂકવશે, કિસોમારે પ્રથમ જહાજના માલિકો અને તેમના જહાજ સામે તેનો દાવો અમલમાં મૂકવો પડશે નહીં.

૮. જો જહાજ ખોવાઈ જાય, કોઈપણ કારણસર અથવા જો મોર્ગેજ બેંક કે અન્ય કોઈ દાવેદાર બેંગકોક પહોંચતા પહેલા જહાજની જમી કરે અને તેના પરિણામે, જહાજના માલિકો લોડિંગ માટે બેંગકોક જવા માટે અસમર્થ હોય, અને આમ ઉપરોક્ત જણાવેલ ચાર્ટર મુસાફરી હાથ ધરે, તો ગેરંટરની ઉપરોક્ત જવાબદારીઓ અસ્તિત્વમાં બંધ થઈ જશે પરંતુ કિસોમાર માત્ર જહાજના માલિકો અને જહાજ સામે તેની વસૂલાતના અધિકારો જાળવી રાખશે પરંતુ ગેરંટર સામે નહીં.

૯. આ કરાર ગ્રીક કાયદા અને પીરિયસ અદાલતોના વિશિષ્ટ અધિકારક્ષેત્રને આધીન છે."

જ. એવું જણાય છે કે તે દરમિયાન કશું થયું નથી. જહાજ ક્યારેય બેંગકોક બંદર માટે ઉપડ્યું ન હતું તે સતત હલદિયામાં જ રહ્યું હતું. માત્ર તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ જહાજની ફરીથી ધરપકડ કરવામાં આવી હતી. અદાલતે નોંધ્યું હતું કે હજુ સુધી કોઈ ચૂકવણી કરવામાં આવી નથી અને વાદીનો દાવો અસંતોષ્ટ રહ્યો છે. આ પુનઃ ધરપકડ જ વર્તમાન બાબતમાં પક્ષકારો વચ્ચે વિવાદનું મૂળ છે.

પ. સામાવાળા નં. ૧, એમ.જે.આર. સ્ટીલ્સ, એક ભારતીય કંપની વતી લેખિત નિવેદન દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું, જેણે કથિત રીતે સિંગાપુરની ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન પાસેથી જહાજ ખરીદ્યું હતું. દેખીતી રીતે, ફેસ્ટીલ અને સામાવાળા નં. ૧ વચ્ચે તારીખ ૨૧/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ એક કરાર થયો હતો. સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા દાખલ કરાયેલા લેખિત નિવેદનમાં આક્ષેપ કરાયો હતો:

"ઉક્ત જહાજ મૂળ રૂપે ધ થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ શિપિંગ લિમિટેડની માલિકીનું હતું. થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝિસ શિપિંગ લિમિટેડે ઉક્ત જહાજ ઇસ્ટર્ન વેલ્થ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડને વેચ્યું અને ટ્રાન્સફર કર્યું. ઇસ્ટર્ન વેલ્થ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડે ઉક્ત જહાજ ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશનને વેચ્યું અને ટ્રાન્સફર કર્યું. ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશને ઉક્ત જહાજ આ પ્રતિવાદીને વેચ્યું અને ટ્રાન્સફર કર્યું.

આ પ્રતિવાદીએ ઉક્ત ફેરસ્ટીલ કોર્પોરેશન પાસેથી ઉક્ત જહાજના સંબંધમાં અધિકાર, ટાઇટલ કે હિત પ્રાપ્ત કર્યા છે."

૬. વિદ્વાન સિંગલ જજે તેમના તારીખ ૨૮/૦૪/૨૦૦૫ ના ચુકાદા અને હુકમ દ્વારા સાત જેટલા મુદ્દાઓ સૂચિબદ્ધ કર્યા અને વાદીઓ વતી ત્રણ સાક્ષીઓને બોલાવવામાં આવ્યા હતા તે હકીકતનો ઉલ્લેખ કર્યો, જેમણે માત્ર જુબાની આપી ન હતી અને જેમની ઉલટતપાસ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ વિવિધ દસ્તાવેજો પણ રજૂ કર્યા હતા. પ્રતિવાદીઓએ, જોકે, કોઈ સાક્ષી રજૂ કર્યો ન હતો પરંતુ તેમના પુરાવા તરીકે છ પુરાવા રજૂ કર્યા હતા જે માત્ર વાદીના સાક્ષીઓ દ્વારા રજૂ કરવામાં આવ્યા હતા.

૭. વિદ્વાન સિંગલ જજના જણાવ્યા મુજબ, તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના હુકમે સ્પષ્ટ કર્યું હતું કે સુટ નં. ૧/૨૦૦૦ ને જીવંત રાખવામાં આવ્યો હતો અને પુનઃ ધરપકડની તારીખે, એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ જીવંત રહ્યો હતો. તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા જે કંઈ કરવામાં આવ્યું હતું તે તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના હુકમને પાછો ખેંચવાનું હતું, અને જ્યારે તે કરવામાં આવ્યું, ત્યારે ધરપકડનો મૂળ હુકમ આપમેળે પુનઃજીવિત થઈ ગયો. આમ હોવાથી, એ સ્પષ્ટ છે કે વાદીઓ તેમના લેણાં વસૂલ કરવા માટે હકદાર હતા. વિદ્વાન સિંગલ જજે આગળ વધીને ઠરાવ્યું કે સામાવાળા નં. ૧ નો એ દાવો કે માલિકી બદલાઈ ગઈ હતી અને તેઓ એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં જહાજના માલિક

બન્યા હતા, તે નિર્ણાયક રીતે સાબિત થયો ન હતો. સિંગલ જજે, અન્ય દસ્તાવેજો સાથે, સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા તારીખ ૦૮/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન સામે દાખલ કરાયેલા દાવાનો ઉલ્લેખ કર્યો જેમાં સામાવાળા નં. ૧ એ તારીખ ૨૧/૦૧/૨૦૦૦ ના વેચાણ કરારને રદ કરવા માટેના હુકમનામાની વિનંતી કરી હતી, તેમજ સદર કરાર રદ કરવા માટે અને સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા આપેલા લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ ફેસ્ટીલને કોઈ નાણાંનો દાવો કરતા રોકવા માટે શાશ્વત મનાઈહુકમની વિનંતી કરી હતી. તેમાં નોંધવામાં આવ્યું હતું કે સદર દાવો તારીખ ૧૨/૧૦/૨૦૦૪ ના રોજ કાર્યવાહી ન કરવા બદલ રદ કરવામાં આવ્યો હતો, અને સદર દાવામાં કરવામાં આવેલા વિધાનો પરથી, એ સ્પષ્ટ હતું કે સામાવાળા નં. ૧ ની તરફેણમાં કોઈ પૂર્ણ થયેલ વેચાણ ન હતું.

૮. સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા ડિવિઝન બેન્ચમાં કરાયેલી અપીલ જોકે સફળ રહી હતી. તારીખ ૧૩/૦૮/૨૦૦૬ ના આક્ષેપિત ચુકાદા દ્વારા, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે વાદીના પ્રથમ સાક્ષી એ વાતનો સ્વીકાર કર્યો હતો કે જહાજની માલિકી બદલાઈ ગઈ હતી અને પુનઃ ધરપકડની તારીખે, એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ સામાવાળા નં. ૧ માલિક હતો. તેણે તે નિષ્કર્ષ પર પહોંચવા માટે વિવિધ દસ્તાવેજોની પણ ચકાસણી કરી કે જહાજ ભૌતિક રીતે તારીખ ૧૫/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ બદલાયું હતું અને તારીખ ૨૧/૦૧/૨૦૦૦ ના કરાર અનુસાર લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ ચૂકવણીઓ તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ કરવામાં આવી હતી. ડિવિઝન બેન્ચે આગળ વધીને ઠરાવ્યું કે જોકે

ટાઈટલના ક્રમિક ટ્રાન્સફર અંગેના આક્ષેપો પ્રતિવાદી દ્વારા સાબિત કરવામાં આવ્યા નથી, છતાં સદર હકીકતથી કોઈ તફાવત પડશે નહીં. તેણે આગળ વધીને ઠરાવ્યું કે એસ્ટોપલ દ્વારા સારું ટાઈટલ હોઈ શકે છે. ડિવિઝન બેન્ચે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના અદાલત બહારના સમાધાન માટે ઈન્ડિયન કોન્ટ્રાક્ટ એક્ટ, ૧૮૭૨ ની કલમ ૬૨ ને આગળ લાગુ કરી અને જણાવ્યું કે કાયદામાં મૂળ કરારનું નવીનીકરણ હોવાથી, એડમિરલ્ટી સુટ નં. ૧/૨૦૦૦ માં દલીલ કરાયેલ મૂળ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ હવે બચતું નથી. તેથી, જ્યારે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના સમાધાન પર અમલ કરવામાં આવ્યો ત્યારે દાવામાં કરાયેલો દાવો છોડી દેવામાં આવ્યો હોવાનું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું. બાબતના આ ઢ્રષ્ટિકોણમાં, ડિવિઝન બેન્ચે સિંગલ જજનો નિર્ણય ઉલટાવ્યો અને ઠરાવ્યું કે દાવો આ તમામ આધારો પર રદ થવા પાત્ર હતો.

૯. અપીલકર્તાઓ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન સિનિયર વકીલ શ્રી શ્યામ દિવાને અમારી સમક્ષ દલીલ કરી છે કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ નો કરાર મૂળ કરારના નવીનીકરણ સમાન રહેશે નહીં. તેમના જણાવ્યા મુજબ, મૂળ કરાર ચાલુ રહ્યો અને વાસ્તવમાં તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના ધરપકડના બીજા હુકમ દ્વારા અમલમાં મુકવામાં આવ્યો હતો. તેમના જણાવ્યા મુજબ, તારીખ ૦૫/૦૧/૨૦૦૦ ના રોજ અપીલકર્તામાં સ્થાપિત થયેલો અધિકાર, એટલે કે દાવો દાખલ કરવાની તારીખ જ માત્ર મહત્વપૂર્ણ છે, અને તે જ તારીખે, અને તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ ધરપકડની તારીખે નહીં, જહાજની માલિકી

જોવાની રહેશે. આ હેતુ માટે, તેમણે કેટલાક ઇંગ્લિશ પૂર્વાપર ઉદાહરણો ટાંક્યા. તેમણે તેમની સબમિશનને સમર્થન આપવા માટે એક અમેરિકન ચુકાદો પણ ટાંક્યો કે વર્તમાન કેસ માત્ર મેરિટાઇમ ક્લેમનો જ કેસ નથી પરંતુ મેરિટાઇમ લિયનનો પણ છે કારણ કે જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી જરૂરી સામગ્રી મેરિટાઇમ લિયન સમાન થશે. તેમના જણાવ્યા મુજબ, કોઈપણ સંજોગોમાં, તથ્યો પર, ડિવિઝન બેન્ચ એવા નિષ્કર્ષ પર પહોંચવામાં સંપૂર્ણપણે ખોટી હતી કે સામાવાળા નં. ૧ ની તરફેણમાં એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં પૂર્ણ થયેલ વેચાણ હતું, કારણ કે વાદીના સાક્ષીઓ દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલા દસ્તાવેજો દર્શાવે છે કે આવું કોઈ વેચાણ વાસ્તવમાં થયું ન હતું.

૧૦. સામાવાળાઓ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન સિનિયર વકીલ શ્રી બેનરજીએ આ દરેક સબમિશનનો સામનો કર્યો છે. શ્રી બેનરજીના જણાવ્યા મુજબ, ડિવિઝન બેન્ચ સંપૂર્ણપણે સાચી છે. વર્તમાન કેસ મેરિટાઇમ ક્લેમ અમલમાં મૂકવાનો કેસ છે, પરંતુ જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી જરૂરી સામગ્રી માટે કાયદામાં કોઈ મેરિટાઇમ લિયન નથી. આમ હોવાથી, ધરપકડની તારીખે, એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ જહાજનો માલિક કોણ છે તે જાણવું મહત્વપૂર્ણ છે. જો માલિક સામાવાળા નં. ૧ હોય, તો દાવો દાખલ કરવાની તારીખે મૂળ માલિક, થર્ડ એલિમેન્ટ સામે જરૂરી સામગ્રી માટેનો દાવો ધરપકડની તારીખે પ્રતિવાદી સામે ટકશે નહીં. વિદ્વાન વકીલના જણાવ્યા મુજબ, શ્રી દિવાન દ્વારા ટાંકવામાં આવેલા ઇંગ્લિશ પ્રાધિકરણો વર્તમાન કેસને લાગુ પડશે નહીં

કારણ કે ઇંગ્લેન્ડમાં જહાજની જમી કરવા માટે સંપૂર્ણપણે અલગ પ્રક્રિયા છે. યુ.કે. સિવિલ પ્રોસિજર કોડના ઓર્ડર ૫૩ હેઠળ અદાલતના અધિકારક્ષેત્રની બહાર બજવણી માટે સમન્સની રિટ જારી કરવામાં આવે છે જે છ મહિનાના સમયગાળા માટે જીવંત રાખવામાં આવે છે. વધુમાં, વિદ્વાન વકીલના જણાવ્યા મુજબ, કરાર અધિનિયમની કલમ ૬૨ ચોક્કસપણે આકર્ષિત થાય છે કારણ કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના સમાધાને મૂળ કરારને સંપૂર્ણપણે બદલી નાખ્યો હતો જેના પરિણામે દાવામાં દલીલ કરાયેલ મૂળ કાનૂની કાર્યવાહીનું કારણ અદૃશ્ય થઈ ગયું છે. વિદ્વાન વકીલે અમને વિવિધ દસ્તાવેજોમાંથી પરિશ્રમપૂર્વક પસાર કર્યા અને બતાવ્યું કે સામાવાળા નં. ૧ ને જહાજનું વેચાણ ખરેખર એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં થયું હતું અને તેથી, ધરપકડની તારીખે, એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ, તેમના અસીલ જહાજના માલિક હોવાથી, રકમ સામાવાળા નં. ૧ પાસેથી વસૂલ કરી શકાતી નથી.

૧૧. ઇંગ્લેન્ડમાં એડમિરલ્ટી કાયદો (દરિયાઈ કાયદો), જેમ કે **ક્રી વિ. એમ' નાઈટ** ૧૮૯૭ એસી ૯૭ માં લૉર્ડ હેલ્સબરી દ્વારા ઠરાવવામાં આવ્યું હતું, તે ઓલેરોનના કાયદાઓ અને અન્ય પ્રાચીન દરિયાઈ સંહિતાઓ જેવી કે રોડિયન સી લો, ધ બેસિલિકા, ધ એસાઈઝ ઓફ જેરૂસલેમ, ધ બાલ્ટિક લોઝ ઓફ વિસ્બી અને ધ હેન્સિયાટિક કોડમાંથી ઉદ્ભવ્યો છે. ઇંગ્લેન્ડમાં, સામાન્ય અદાલતો (કોમન લો કોર્ટ્સ) એડમિરલ્ટીના કિસ્સાઓમાં અસરકારક નિવારણ આપી શકતી ન હતી, જે બાદમાં નિષ્ણાત એડમિરલ્ટી જજોના અધિકારક્ષેત્ર પર

છોડી દેવામાં આવ્યા હતા. ૧૮મી સદી સુધીમાં, એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્ર "એક નબળી અને અપેક્ષિત સ્થિતિમાં આવી ગયું હતું, અને લાંબા સમય સુધી તેની કાર્યવાહીએ કોઈનું ધ્યાન ખેંચ્યું ન હતું"૨. એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૪૦ એ ઈંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીના અધિકારક્ષેત્રને વિસ્તારતી અને વ્યાખ્યાયિત કરતી કાયદાઓની શ્રેણીમાં પ્રથમ હતો. આ પછી ૧૮૬૧નો એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ અને વિવિધ તબક્કાવાર કાયદાઓ આવ્યા જેને સુપ્રીમ કોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેચર (કન્સોલિડેશન) એક્ટ, ૧૮૨૫ દ્વારા એકીકૃત કરવામાં આવ્યા હતા. એડમિનિસ્ટ્રેશન ઓફ જસ્ટિસ એક્ટ ઓફ ૧૮૫૬ દ્વારા, હાઈકોર્ટના એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રને વધુ વ્યાપક બનાવવામાં આવ્યું હતું અને સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ ઓફ ૧૮૮૧ હવે વ્યાખ્યાયિત કરે છે કે ઈંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટનું એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્ર શું છે.

૧૨. જ્યાં સુધી આપણા કાયદાનો સંબંધ છે, ચાર્ટર્ડ હાઈકોર્ટ્સના એડમિરલ્ટી કાયદાનો ઇતિહાસ ૧૭૭૪ અને ૧૭૯૮ના ચાર્ટર્સ સુધી ટ્રેસ કરી શકાય છે, જેને પાછળથી ૧૮૨૩, ૧૮૬૨ અને ૧૮૬૫ના લેટર્સ પેટન્ટ્સ દ્વારા વિસ્તારિત અને સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યા હતા. એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૪૦ અને ૧૮૬૧, અને કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ, ૧૮૯૦ અને ૧૮૯૧ એ મુખ્યત્વે આ દેશમાં એડમિરલ્ટી કાયદો શું છે તે દર્શાવ્યું હતું, અને આ કાયદાઓ ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૩૭૨ હેઠળ વર્તમાન કાયદા તરીકે

ચાલુ રહ્યા. આ અધિનિયમોની કેટલીક સંબંધિત જોગવાઈઓ નીચે મુજબ દર્શાવેલ છે:—

"એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૪૦

૬. ચોક્કસ કિસ્સાઓમાં અદાલત ન્યાયનિર્ણય કરી શકે છે, વગેરે. હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટી પાસે કોઈ પણ જહાજ અથવા દરિયાઈ જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી સેવાઓ અથવા પહોંચેલા નુકસાન માટે સાલ્વેજ ના સ્વરૂપમાં અથવા ટોવેજ ના સ્વરૂપમાં, અથવા કોઈ વિદેશી જહાજ અથવા દરિયાઈ જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી જરૂરિયાતો માટેના તમામ દાવાઓ અને માંગણીઓનો નિર્ણય કરવાનો અધિકારક્ષેત્ર રહેશે, અને તેની ચુકવણીનો અમલ કરાવવાનો અધિકાર રહેશે, પછી ભલે તેવું જહાજ સેવાઓ આપતી વખતે અથવા નુકસાન થતી વખતે, અથવા જરૂરિયાતો પૂરી પાડતી વખતે, જે સંદર્ભમાં આવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે, તે કોઈ દેશના વિસ્તારમાં હોય કે ખુદ દરિયામાં હોય.

¹ ઓલેરોનના રોલ્સ પશ્ચિમ ફ્રાન્સના દરિયાકાંઠે આવેલા ઓલેરોન ટાપુ સાથે જોડાયેલા છે, જે એટલાન્ટિકના નાવિકોના ગિલ્ડ સાથે જોડાયેલી પ્રાચીન દરિયાઈ અદાલતનું સ્થળ હતું. ઇંગ્લેન્ડમાં, તેઓ હેનરી II ના પત્ની એલેનોર ઓફ એક્વિટેઈન દ્વારા તેમના પુત્ર રાજા રિચાર્ડ I માટે નાયબ-શાસક તરીકે જાહેર કરવામાં આવ્યા હતા, જ્યારે બાદમાં ત્રીજા ક્રુસેડમાં સારાસેન્સ સામે લડી રહ્યા હતા. રાજા હેનરી VIII એ પાછળથી આ રોલ્સને "ધ જજમેન્ટ ઓફ ધ સી, ઓફ માર્ટર્સ, ઓફ મરીનર્સ એન્ડ મર્યેન્ટ્સ, એન્ડ ઓલ ધેર ડુઇંગ્સ" તરીકે પ્રકાશિત કર્યા હતા. તેઓ સ્પષ્ટપણે અંગ્રેજી એડમિરલ્ટી કાયદાના સંકલન, "બ્લેક બુક ઓફ ધ એડમિરલ્ટી" માં શામેલ છે. ² જુઓ, રોસ્કોઝ એડમિરલ્ટી પ્રેક્ટિસ, પમી આવૃત્તિ, પાના નં. ૧૪.

એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૬૧

૫. જરૂરિયાતો માટેના દાવાઓ અંગે.— હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીને જહાજ જે પોર્ટનું હોય તે સિવાય અન્ય કોઈ સ્થળે જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી જરૂરિયાતો માટેના કોઈપણ દાવા પર અધિકારક્ષેત્ર રહેશે, સિવાય કે અદાલતની ખાતરી થાય તે રીતે બતાવવામાં ન આવે કે દાવો દાખલ કરતી વખતે જહાજનો કોઈ માલિક અથવા સહ-માલિક ઈંગ્લેન્ડ અથવા વેલ્સમાં વસવાટ ધરાવે છે:

પરંતુ હંમેશા શરત એ છે કે જો આવા કોઈપણ દાવામાં વાદી વીસ પાઉન્ડ વસૂલ ન કરે, તો તે તેમાં તેના દ્વારા કરવામાં આવેલા કોઈ પણ ખર્ચ, ચાર્જ અથવા વ્યય માટે હકદાર રહેશે નહીં, સિવાય કે જજ પ્રમાણિત ન કરે કે આ કેસ સદર અદાલતમાં ચલાવવા માટે યોગ્ય હતો.

કોલોનિયલ કોર્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ, ૧૮૮૦

૨. કોલોનિયલ કોર્સ ઓફ એડમિરલ્ટી.—(૧) બ્રિટિશ કબ્જા હેઠળના પ્રદેશમાં સ્થિત દરેક અદાલત, જેને આ અધિનિયમ મુજબ હાલ પૂરતી એડમિરલ્ટી અદાલત તરીકે જાહેર કરવામાં આવી હોય, અથવા જો આવા કબ્જા હેઠળના પ્રદેશમાં એવું કોઈ જાહેરનામું અમલમાં ન હોય, પરંતુ ત્યાં મૂળ અમર્યાદિત દીવાની અધિકારક્ષેત્ર ધરાવતી હોય, તો તે આ અધિનિયમમાં દર્શાવેલ અધિકારક્ષેત્ર સાથેની એડમિરલ્ટી અદાલત બનશે, અને તે અધિકારક્ષેત્રના હેતુ માટે, તે તેના અન્ય દીવાની અધિકારક્ષેત્રના હેતુ માટે ધરાવતી તમામ સત્તાઓનો

ઉપયોગ કરી શકશે અને આ અધિનિયમ દ્વારા એનાયત કરાયેલા અધિકારક્ષેત્રના સંદર્ભમાં આ અદાલતને આ અધિનિયમમાં 'કોલોનિયલ કોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટી' તરીકે ઓળખવામાં આવશે.

(૨) કોલોનિયલ કોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીનું અધિકારક્ષેત્ર, આ અધિનિયમની જોગવાઈઓને આધીન રહીને, તેવા સ્થળો, વ્યક્તિઓ, બાબતો અને વસ્તુઓ પર રહેશે, જે ઇંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટનું એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્ર છે, પછી ભલે તે કોઈ કાયદાના બળે અસ્તિત્વમાં હોય કે અન્યથા અને કોલોનિયલ કોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટી આવા અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ ઇંગ્લેન્ડમાં હાઈકોર્ટની જેમ જ અને તેટલી જ પૂર્ણ મર્યાદા સુધી કરી શકશે, અને આંતરરાષ્ટ્રીય કાયદા અને રાષ્ટ્રોના સૌહાર્દ (કોમિટી ઓફ નેશન્સ) પ્રત્યે તે જ રીતે ધ્યાન આપશે જેમ તે અદાલત આપે છે.

કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી (ઈન્ડિયા) એક્ટ, ૧૮૯૧

૨. કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટીની નિમણૂક. અમર્યાદિત દીવાની અધિકારક્ષેત્ર ધરાવતી નીચેની અદાલતોને આથી કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી તરીકે જાહેર કરવામાં આવે છે, એટલે કે:

(૧) બંગાળના ફોર્ટ વિલિયમ ખાતેની હાઈકોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેયર,

(૨) મદ્રાસ ખાતેની હાઈકોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેયર, અને

(૩) બોમ્બે ખાતેની હાઈકોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેયર."

૧૩. ભારત પ્રજાસત્તાક આખરે તેના એડમિરલ્ટી કાયદાને અધતન (અપડેટ) કરવાની જરૂરિયાત પ્રત્યે જાગૃત થયું છે. ધ એડમિરલ્ટી (જ્યુરિસ્ડિક્શન એન્ડ સેટલમેન્ટ ઓફ મેરિટાઇમ ક્લેમ્સ) એક્ટ, ૨૦૧૭ સંસદ દ્વારા બનાવવામાં આવ્યો છે અને તેને ૯.૮.૨૦૧૭ ના રોજ રાષ્ટ્રપતિની મંજૂરી મળી ગઈ છે, જોકે તેને હજુ સુધી અમલમાં લાવવામાં આવ્યો નથી. આ અધિનિયમમાં, "દરિયાઈ દાવો" (મેરિટાઇમ ક્લેમ) કલમ ૨(૧)(f) માં કલમ ૪ માં નિર્દિષ્ટ દાવા તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે અને "દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર" (મેરિટાઇમ લીન) કલમ ૨(૧) ની ઉપ-કલમ (g) માં નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે:

"૨. વ્યાખ્યાઓ

(૧) આ અધિનિયમમાં,—

(g) "દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર" (મેરિટાઇમ લીન) એટલે કલમ ૯ ની ઉપ-કલમ (૧) ની કલમ (a) થી (e) માં દર્શાવેલ જહાજના માલિક, ડીમાઈઝ ચાર્ટરર, મેનેજર અથવા ઓપરેટર સામેનો

દરિયાઈ દાવો, જે તે કલમની ઉપ-કલમ (૨) હેઠળ અસ્તિત્વમાં રહેશે;"

કલમ ૪ નીચે મુજબ વંચાય છે:

"૪. દરિયાઈ દાવો (મેરિટાઈમ ક્લેમ)

(૧) હાઈકોર્ટ નીચેનામાંથી કોઈપણ બાબતમાંથી ઉદ્ભવતા, કોઈપણ જહાજ સામેના દરિયાઈ દાવા અંગેના કોઈપણ પ્રશ્નની સુનાવણી અને નિર્ણય કરવા માટે અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરી શકે છે—

(a) જહાજનો કબજો કે માલિકી અથવા તેમાંના કોઈપણ હિસ્સાની માલિકી અંગેનો વિવાદ;

(b) જહાજના રોજગાર અથવા કમાણી અંગે જહાજના સહ-માલિકો વચ્ચેનો વિવાદ;

(c) જહાજ પરનું ગીરો (મોર્ગેજ) અથવા સમાન પ્રકૃતિનો બોજો (ચાર્જ);

(d) જહાજના સંચાલન દ્વારા થયેલું નુકસાન કે ક્ષતિ;

(e) જહાજના સંચાલનના સીધા સંબંધમાં, ભલે જમીન પર કે પાણીમાં, થયેલું જાનહાનિ અથવા વ્યક્તિગત ઈજા;

(f) કોઈપણ માલસામાનને અથવા તેના સંબંધમાં થયેલ નુકસાન કે ક્ષતિ;

(g) ચાર્ટર પાર્ટીમાં સમાવિષ્ટ હોય કે અન્યથા, જહાજ પર માલસામાન અથવા મુસાફરોના વહન સંબંધિત કરાર;

(h) ચાર્ટર પાર્ટીમાં સમાવિષ્ટ હોય કે અન્યથા, જહાજના ઉપયોગ અથવા ભાડા સંબંધિત કરાર;

(i) સાલ્વેજ સેવાઓ (બચાવ સેવાઓ), જેમાં લાગુ પડતું હોય ત્યાં, પોતાનાથી કે પોતાના કાર્ગો દ્વારા પર્યાવરણને નુકસાન પહોંચાડવાની ધમકી આપતા જહાજના સંદર્ભમાં સાલ્વેજ સેવાઓ સંબંધિત વિશિષ્ટ વળતરનો સમાવેશ થાય છે;

(j) ટોવેજ (ખેંચવાની સેવા);

(k) પાઈલટેજ (જહાજ માર્ગદર્શન સેવા);

(l) જહાજના સંચાલન, સંચાલન-વ્યવસ્થા, જાળવણી અથવા નિભાવ માટે પૂરા પાડવામાં આવેલ માલ, સામગ્રી, બગાડપાત્ર કે બિન-બગાડપાત્ર જોગવાઈઓ, બંકર ફ્યુઅલ (ઇંધણ), સાધનો (કન્ટેનર સહિત) અથવા પૂરી પાડવામાં આવેલ સેવાઓ, જેમાં કોઈ ચૂકવવાપાત્ર કે વસૂલવાપાત્ર ફીનો પણ સમાવેશ થાય છે;

(m) જહાજનું બાંધકામ, પુનઃનિર્માણ, સમારકામ, રૂપાંતર અથવા સજ્જ કરવું;

(n) કોઈપણ બંદર, હાર્બર, કેનાલ, ડોક કે લાઈટ ટોલ, અન્ય ટોલ, જળમાર્ગના સંબંધમાં લેણાં અથવા હાલમાં અમલમાં હોય તેવા કોઈપણ કાયદા હેઠળ આકારી શકાય તેવા સમાન પ્રકૃતિના કોઈ ચાર્જસ;

(o) જહાજના માસ્ટર અથવા કૂ (ખલાસી) ના સભ્ય અથવા તેમના વારસદારો અને આશ્રિતો દ્વારા વેતન માટે અથવા વેતનમાંથી લેણી નીકળતી કે નક્કી થયેલી કોઈ રકમ માટેનો દાવો, જે વેતન તરીકે અથવા પરત મોકલવાના ખર્ચ (રિપેટ્રિએશન કોસ્ટ) તરીકે અથવા તેમના વતી ચૂકવવાપાત્ર સોશિયલ ઇન્સ્યોરન્સ ફાળદાન તરીકે વસૂલ કરી શકાય તેમ હોય અથવા હાલમાં અમલમાં હોય તેવા રોજગાર કરારમાંથી કે કાયદાના અમલમાંથી (કોઈપણ દેશના કાયદાના અમલ સહિત) ઉદ્ભવતી માલિકની કર્મચારીને ચૂકવવાની જવાબદારી હોય, અને તેમાં મર્યેન્ટ શિપિંગ એક્ટ, ૧૯૫૮ ની કલમ ૧૫૦ અને ૧૫૧ ની જોગવાઈઓમાં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોય તેમ છતાં, જહાજ સંબંધિત મેનિંગ અને કૂ કરાર હેઠળ ઉદ્ભવતા કોઈપણ દાવાનો સમાવેશ થાય છે;

(p) જહાજ અથવા તેના માલિકો વતી કરાયેલ ચૂકવણીઓ (ડિસ્બર્સમેન્ટ્સ);

(q) પર્ટીક્યુલર એવરેજ અથવા જનરલ એવરેજ;

(r) જહાજના વેચાણના કરારમાંથી ઉદ્ભવતો વિવાદ;

(s) જહાજના માલિકો અથવા ડીમાઈઝ ચાર્ટર્સ દ્વારા કે તેમના વતી ચૂકવવાપાત્ર જહાજ અંગેનું વીમા પ્રીમિયમ (મ્યુચ્યુઅલ ઇન્સ્યોરન્સ કોલ્સ સહિત);

(t) જહાજના માલિક અથવા ડીમાઈઝ ચાર્ટર દ્વારા કે તેમના વતી જહાજ અંગે ચૂકવવાપાત્ર કમિશન, બ્રોકરેજ અથવા એજન્સી ફી;

(u) જહાજ દ્વારા પર્યાવરણ, દરિયાકાંઠા અથવા સંબંધિત હિતોને થયેલું નુકસાન અથવા નુકસાનની ધમકી; આવા નુકસાનને રોકવા, ઘટાડવા કે દૂર કરવા માટે લેવાયેલા ઉપાયો; આવા નુકસાન માટેનું વળતર; ખરેખર હાથ ધરાયેલા અથવા હાથ ધરવાના હોય તેવા પર્યાવરણની પુનઃસ્થાપના માટેના વ્યાજબી ઉપાયોનો ખર્ચ; આવા નુકસાનના સંબંધમાં તૃતીય પક્ષકારો દ્વારા થયેલું કે થવાની શક્યતા ધરાવતું નુકસાન; અથવા આ કલમમાં ઓળખવામાં આવેલ નુકસાન, ખર્ચ કે હાનિ સમાન પ્રકૃતિનું અન્ય કોઈ નુકસાન;

(v) ડૂબેલા, ક્ષતિગ્રસ્ત (રેક્ડ), ફસાયેલા (સ્ટ્રેન્ડેડ) અથવા ત્યજી દેવાયેલા જહાજને ઊંચકવા, દૂર કરવા, પુનઃપ્રાપ્ત કરવા, નાશ કરવા અથવા નુકસાનરહિત કરવા સંબંધિત ખર્ચ અથવા વ્યય, જેમાં આવા જહાજ પર હોય અથવા ભૂતકાળમાં રહેલી કોઈપણ વસ્તુનો સમાવેશ થાય છે, અને ત્યજી દેવાયેલા જહાજની જાળવણી અને તેના કૂના નિભાવ સંબંધિત ખર્ચ અથવા વ્યય; અને

(w) દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (મેરિટાઇમ લીન).

સ્પષ્ટતા.— કલમ (ક્યુ) ના હેતુઓ માટે, "પર્ટીક્યુલર એવરેજ" અને "જનરલ એવરેજ" શબ્દોના અર્થ અનુક્રમે મરીન ઇન્સ્યોરન્સ એક્ટ, ૧૯૬૩ ની કલમ ૬૪ ની ઉપ-કલમ (૧) અને કલમ ૬૬ ની ઉપ-કલમ (૨) માં તેમને સોંપાયા મુજબના જ રહેશે.

(૨) ઉપ-કલમ (૧) હેઠળ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે, હાઇકોર્ટ જહાજના સંબંધમાં પક્ષકારો વચ્ચેના બાકી અને અણઉકેલાયેલા કોઈપણ હિસાબનો નિકાલ કરી શકે છે, અને નિર્દેશ આપી શકે છે કે તે જહાજ અથવા તેનો કોઈ હિસ્સો વેચી

દેવામાં આવે, અથવા તેને યોગ્ય લાગે તેવો અન્ય હુકમ કરી શકે છે.

(૩) જ્યાં હાઈકોર્ટ કોઈપણ જહાજને વેચી દેવાનો હુકમ કરે છે, ત્યાં તે વેચાણની ઉપજ (રકમ) ના હક્ક અંગે ઉદ્ભવતા કોઈપણ પ્રશ્નની સુનાવણી અને નિર્ણય કરી શકે છે.

(૪) આ અધિનિયમ હેઠળ અટકાયત કરવાનો હુકમ કરાયેલ કોઈપણ જહાજ અથવા વેચાણ હેઠળના જહાજની કોઈપણ ઉપજ (રકમ) એડમિરલ્ટી કાર્યવાહીના આખરી પરિણામ સુધી કોઈપણ દાવા સામે જામીનગીરી (સિક્યોરિટી) તરીકે રાખવામાં આવશે."

૧૪. અધિનિયમની કલમ ૫ હેઠળ, હાઈકોર્ટ દરિયાઈ દાવા સામે જામીનગીરી પૂરી પાડવાના હેતુથી તેના અધિકારક્ષેત્રમાં હોય તેવા જહાજની અટકાયતનો હુકમ કરી શકે છે. સદર અધિનિયમની કલમ ૬ હેઠળ, હાઈકોર્ટ કલમ ૪ માં દર્શાવેલ દરિયાઈ દાવાઓના સંબંધમાં વ્યક્તિગત હુકમ દ્વારા પણ એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરી શકે છે. અધિનિયમની કલમ ૯ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારો ની આંતરિક અગ્રતા નક્કી કરે છે, પરંતુ તેમ કરતી

વખતે આપણને એ પણ જણાવે છે કે તે માત્ર પાંચ વિષયવસ્તુઓ સુધી જ મર્યાદિત છે. કલમ ૯ નીચે મુજબ વંચાય છે:

"કલમ ૯ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર પર આંતરિક અગ્રતા

(૧) દરેક દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (મેરિટાઈમ લીન) ની આંતરિક અગ્રતાનો ક્રમ નીચે મુજબ રહેશે, એટલે કે:—

(a) જહાજ પરના તેમના રોજગારના સંદર્ભમાં માસ્ટર, અફસરો અને જહાજના અન્ય કર્મચારીઓને લેણી નીકળતી વેતન અને અન્ય રકમો માટેના દાવાઓ, જેમાં પરત મોકલવાનો ખર્ચ (રિપેટ્રિએશન કોસ્ટ) અને તેમના વતી ચૂકવવાપાત્ર સોશિયલ ઈન્સ્યોરન્સ ફાળદાનનો સમાવેશ થાય છે;

(b) જહાજના સંચાલનના સીધા સંબંધમાં, ભલે જમીન પર કે પાણીમાં, થયેલ જાનહાનિ અથવા વ્યક્તિગત ઈજાના સંદર્ભમાં દાવાઓ;

(c) સાલ્વેજ સેવાઓ (બચાવ સેવાઓ) માટેના ઈનામ/વળતર માટેના દાવાઓ જેમાં તેને લગતા વિશિષ્ટ વળતરનો સમાવેશ થાય છે;

(d) બંદર, કેનાલ અને અન્ય જળમાર્ગના લેણાં અને પાઈલટેજ લેણાં તથા જહાજને લગતા અન્ય કોઈ પણ વૈધાનિક (ચોક્કસ કાયદાકીય) લેણાં માટેના દાવાઓ;

(e) જહાજ પર વહન કરવામાં આવતા કાર્ગો (માલસામાન) અને કન્ટેનરને થયેલ નુકસાન કે ક્ષતિ સિવાય, જહાજના સંચાલનને કારણે થયેલ નુકસાન કે ક્ષતિમાંથી ઉદ્ભવતા અપકૃત્ય (ટોર્ટ) પર આધારિત દાવાઓ.

(ર) ઉપ-કલમ (૧) માં નિર્દિષ્ટ કરેલ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (મેરિટાઇમ લીન) માલિકી અથવા નોંધણી અથવા દ્વજમાં ગમે તે ફેરફાર થાય તેમ છતાં જહાજ પર અસ્તિત્વમાં રહેશે અને એક વર્ષની મુદત પૂરી થયા પછી નષ્ટ થઈ જશે (સમાપ્ત થઈ જશે), સિવાય કે આવી મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં જહાજની અટકાયત કરવામાં આવી હોય અથવા તેને જપ્ત કરવામાં આવ્યું હોય અને આવી અટકાયત કે જપ્તીના પરિણામે હાઈકોર્ટ દ્વારા ફરજિયાત વેચાણ કરવામાં આવ્યું હોય:

પરંતુ શરત એ છે કે ઉપ-કલમ (૧) ના ખંડ (એ) હેઠળના દાવા માટે, જે તારીખે વેતન, રકમ, પરત મોકલવાનો ખર્ચ અથવા સામાજિક વીમા ફાળદાન લેણું થાય કે ચૂકવવાપાત્ર બને તે તારીખથી બે વર્ષનો સમયગાળો રહેશે.

(૩) આ કલમમાં ઉલ્લેખિત દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (મેરિટાઈમ લીન)–

(a) ઉપ-કલમ (૧) ના ખંડ (એ) હેઠળના દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના સંબંધમાં, દાવેદારને જહાજમાંથી મુક્ત કરવામાં આવે ત્યારે;

(b) ઉપ-કલમ (૧) ના ખંડ (બી) થી (ઈ) હેઠળના દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારોના સંબંધમાં, જ્યારે દાવો ઉપસ્થિત થાય ત્યારે,

શરૂ થશે અને કોઈપણ સ્થગિતતા કે અવરોધ વગર સતત ચાલુ રહેશે:

પરંતુ શરત એ છે કે જે સમયગાળા દરમિયાન જહાજ અટકાયત કે જપ્તી હેઠળ હતું તે સમયગાળાને બાકાત રાખવામાં આવશે.

(૪) જે દાવા નીચેનામાંથી ઉદ્ભવે છે કે જેના પરિણામે થાય છે તેને સુરક્ષિત કરવા માટે કોઈ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર જહાજ સાથે જોડાશે નહીં–

(a) દરિયાઈ માર્ગે તેલ અથવા અન્ય જોખમી કે નુકસાનકારક પદાર્થોના વહન સંબંધિત નુકસાન કે જેના માટે તે સમયે અમલમાં હોય તેવા કોઈપણ કાયદા અનુસાર દાવેદારોને વળતર ચૂકવવાપાત્ર હોય;

(b) અણુ બળતણના અથવા કિરણોત્સર્ગી ઉત્પાદનો કે કચરાના કિરણોત્સર્ગી ગુણધર્મો અથવા ઝેરી, વિસ્ફોટક કે અન્ય જોખમી ગુણધર્મો સાથે કિરણોત્સર્ગી ગુણધર્મોનું મિશ્રણ.

૧૫. કલમ ૧૨ જણાવે છે કે હાઈકોર્ટ સમક્ષની તમામ કાર્યવાહીઓમાં સિવિલ પ્રોસિજર કોડ ત્યાં સુધી લાગુ પડશે જ્યાં સુધી તે આ અધિનિયમની જોગવાઈઓથી અસંગત કે વિરુદ્ધ ન હોય. કલમ ૧૭ દ્વારા, ૧૮૪૦ અને ૧૮૬૧ ના એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ્સ તથા ૧૮૯૦ અને ૧૮૯૧ ના કોલોનિયલ કોર્ટ્સ ઓફ એડમિરલ્ટી એક્ટ્સ રદ થાય છે. ઉપરાંત, ૧૮૬૫ નો લેટર્સ પેટન્ટ, બોમ્બે, કલકત્તા અને મદ્રાસ હાઈકોર્ટના એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રને લાગુ પડે છે ત્યાં સુધી, રદ થાય છે.

૧૬. ભારતની અદાલતોમાં એડમિરલ્ટી કાર્યવાહી જેને "દરિયાઈ દાવો" કહેવાય છે તેને અમલમાં મૂકવા માટે જહાજ વિરુદ્ધ શરૂ થાય છે. જોકે ભારત ૧૯૫૨ ના બ્રસેલ્સ કન્વેન્શનનું હસ્તાક્ષરકર્તા નથી, છતાં તેની અનુચ્છેદ ૧ માં દરિયાઈ દાવાઓની એક મોટી યાદી આપવામાં આવી છે. એટલું કહેવું પૂરતું છે કે અનુચ્છેદ ૧ નો ઉપ-ખંડ (k) જણાવે છે કે જહાજના સંચાલન અથવા જાળવણી માટે ગમે ત્યાં પૂરી પાડવામાં આવેલી મહત્વપૂર્ણ સામગ્રી દરિયાઈ દાવાની વ્યાખ્યામાં આવશે. બીજી તરફ, એક દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર, જ્યારે

પણ કાર્યવાહીનું કારણ ઉપસ્થિત થાય ત્યારે જહાજની મિલકત સાથે જોડાય છે, અને જહાજ સાથે પ્રવાસ કરે છે અને જ્યારે પણ અને જ્યાં પણ કાર્યવાહી શરૂ કરી શકાય ત્યારે તે અસ્તિત્વમાં રહે છે. ધ બોલ્ડ બક્લુ, (૧૮૫૨) ૭ મૂ. પીસીસી ૨૬૭ માં, સર જહોન જર્વિસે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કર્યો હતો:—

"એક દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર કાનૂની પ્રક્રિયા દ્વારા અમલમાં મૂકવાની વસ્તુ પરના દાવો કે વિશેષાધિકાર તરીકે યોગ્ય રીતે વ્યાખ્યાયિત થયેલ છે ... તે પ્રક્રિયા વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી (પ્રોસીડિંગ ઇન રેમ) હોવી જોઈએ.... આ દાવો કે વિશેષાધિકાર તે વસ્તુ જેના કબ્જામાં આવે તેની સાથે પ્રવાસ કરે છે. જે ક્ષણે દાવો કે વિશેષાધિકાર જોડાય છે તે ક્ષણથી તે અપૂર્ણ હોય છે, અને જ્યારે વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી દ્વારા કાનૂની પ્રક્રિયાથી અમલમાં મૂકવામાં આવે છે, ત્યારે તે સૌપ્રથમ જોડાયો હતો તે સમયગાળા પર પાછો ખેંચાય છે."

૧૭. આ ચુકાદાનો ઉલ્લેખ એમ.વી. એલિઝાબેથ અને અન્ય વિ. હરવાન ઈન્વેસ્ટમેન્ટ એન્ડ ટ્રેડિંગ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ, ૧૯૯૩ સપ્લીમેન્ટ (૨) એસસીસી ૪૩૩ પેજ ૪૬૨ પર, ફકરા ૫૬ માં અને એપોચ એન્ટરપ્રાઇઝ વિ. એમ.વી.

વોન કુ (૨૦૦૩) ૧ એસસીસી ૩૦૫ પેજ ૩૧૧ પર, ફ્કરા ૧૩ માં કરવામાં આવ્યો હતો. એમ.વી. અલ કમર વિ. ત્સાવલીરીસ સાલ્વેજ (ઈન્ટરનેશનલ) લિમિટેડ અને અન્ય, (૨૦૦૦) ૮ એસસીસી ૨૭૮ પેજ ૩૦૧ પર, સુપ્રીમ કોર્ટે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું:—

"૩૩. નોંધનીય છે કે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના બે લક્ષણો છે: (a) રેસ (વસ્તુ) માં મિલકતના એક ભાગનો અધિકાર; અને (b) તે મિલકતને પૂરી પાડવામાં આવેલ સેવાઓ અથવા તેના દ્વારા થયેલ ઈજાના સંદર્ભમાં જહાજ, વિમાન અથવા અન્ય દરિયાઈ મિલકત પરનો વિશેષાધિકૃત દાવો. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર આમ કાર્યવાહીનું કારણ ઉપસ્થિત થાય તે કિસ્સામાં મિલકત સાથે જોડાય છે અને જોડાયેલો રહે છે. જો કે, તે અપૂર્ણ છે અને જ્યાં સુધી તેને કાયદાકીય કાર્યવાહી દ્વારા અમલમાં મૂકવામાં ન આવે ત્યાં સુધી મૂલ્યમાં ખૂબ જ ઓછું સકારાત્મક છે. તે એક એવો અધિકાર છે જે સામાન્ય દરિયાઈ કાયદામાંથી ઉદ્ભવે છે અને તે વિભાવના પર આધારિત છે કે જાણે જહાજ પોતે જ અન્યોને અથવા તેમની મિલકતને નુકસાન, હાનિ કે ક્ષતિ પહોંચાડી છે અને તેથી તેણે પોતે જ તે નુકસાન પૂરું કરવું જોઈએ. (આ સંદર્ભમાં ક્રિસ્ટોફર હિલ દ્વારા લિખિત મેરિટાઇમ લો, બીજી આવૃત્તિ જુઓ)."

૧૮. એમ.વી. વોન કુ (સુપ્રા) માં નોંધવામાં આવ્યું હતું તેમ માત્ર નાની સંખ્યાના દાવાઓ જ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને જન્મ આપે છે. સદર ચુકાદાનો ફકરો ૧૯ નીચે મુજબ જણાવે છે:—

"૧૯. અમે આ ચુકાદામાં અગાઉ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના લક્ષણો અંગે ચર્ચા કરી છે. પરંતુ સરળ શબ્દોમાં કહીએ તો, દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (a) જહાજ દ્વારા થયેલ નુકસાન; (b) સાલ્વેજ (બચાવ કામગીરી); (c) નાવિકો અને માસ્ટરનું વેતન; (d) માસ્ટરનું ચુકવણું; અને (e) બોટમરી (જહાજ ગીરો) ના કિસ્સામાં અસ્તિત્વમાં છે અથવા તેના સુધી મર્યાદિત હોવાનું કહી શકાય; અને જો ઉપરોક્ત પાંચ સંજોગોમાં દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર અસ્તિત્વમાં હોય, તો વસ્તુ સામેનો અધિકાર (રાઈટ ઇન રેમ) અસ્તિત્વમાં છે તેમ કહેવાય. અન્યથા, કરારમાંથી ઉદ્ભવતા કોઈપણ દાવા માટે વ્યક્તિગત અધિકાર (રાઈટ ઇન પર્સનમ) અસ્તિત્વમાં હોય છે."

(પૃષ્ઠો ૩૧૪–૩૧૫ પર)

૧૯. કલકત્તા હાઈકોર્ટના એક સ્પષ્ટ ચુકાદામાં જસ્ટિસ શ્રીમતી રૂમા પાલ, જેઓ તે સમયે ન્યાયાધીશ હતા, તેમણે કલકત્તાની એડમિરલ્ટી કોર્ટના અધિકારક્ષેત્રમાં દાખલ કરાયેલ વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી અંગે ચર્ચા કરી હતી. જહાજના માલિકોને પૂરા પાડવામાં આવેલ બંકર્સની કિંમતના વાદીના દાવા સંબંધિત, અદાલતે ચુકાદો આપ્યો કે જહાજને આવશ્યક વસ્તુઓની સપ્લાય કરવાથી દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો થતો નથી. બેઈલી પેટ્રોલિયમ કંપની વિ. ઓનર્સ એન્ડ પાર્ટીઝ ઈન્ટરેસ્ટેડ ઇન ધ વેસલ એમ.વી. ડિગ્રિટી, (૧૯૯૩) ૨ સીએચએન ૨૦૮ પેજ ૨૧૩-૨૧૪ પર, વિદ્વાન ન્યાયાધીશે ચુકાદો આપ્યો:

"૧૬. નિર્ણયોના વિશાળ ભંડાર દ્વારા એ સ્થાપિત થયું છે કે આવશ્યક વસ્તુઓની સપ્લાય કરવાથી દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો થતો નથી. વાસ્તવમાં આ મુદ્દો સુનાવણી વખતે વાદીના કૌન્સેલ દ્વારા સ્વીકારવામાં આવ્યો હતો. આ કોર્ટ પોતાનો નિષ્કર્ષ વાદીના કૌન્સેલની કબૂલાત પર નહીં પરંતુ ટાંકવામાં આવેલા સત્તાવાર દ્રષ્ટાંતો પર આધારિત રાખે છે તે વાત પર ભાર મૂકવા માટે આ મુદ્દા પર માત્ર બે સત્તાવાર દ્રષ્ટાંતોનો ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે.

૧૭. એ વિવાદિત નથી કે આ કોર્ટનું અધિકારક્ષેત્ર એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ ૧૮૬૧ (ઈમ્પ) દ્વારા સંચાલિત થાય છે. ૧૮૬૧ ના અધિનિયમની કલમ ૫ જોગવાઈ કરે છે:

"૫. હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીને જહાજ જે બંદરનું હોય તે સિવાયના સ્થળે કોઈપણ જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી આવશ્યક વસ્તુઓ માટેના કોઈપણ દાવા પર અધિકારક્ષેત્ર રહેશે, સિવાય કે કોર્ટની સંતોષકારક રીતે બતાવવામાં આવે કે દાવો દાખલ કરવાના સમયે જહાજનો કોઈ માલિક કે અંશતઃ માલિક ઈંગ્લેન્ડ અથવા વેલ્સમાં વસવાટ ધરાવે છે: પરંતુ હંમેશા શરત એ છે કે જો આવા કોઈપણ દાવામાં વાદી વીસ પાઉન્ડ વસૂલ ન કરે, તો તે તેના દ્વારા કરવામાં આવેલ કોઈપણ ખર્ચ, ચાર્જ અથવા વ્યય માટે હકદાર રહેશે નહીં, સિવાય કે જજ પ્રમાણિત કરે કે આ દાવો સદર કોર્ટમાં ચલાવવા માટે યોગ્ય હતો."

૧૮. લોઝ એન્ડ અધર્સ એન્ડ સ્મિથ: ધ "રિયો ટિન્ટો": ૯ પીડી ૩૫૬ ના કેસમાં, વાદીએ જહાજને આવશ્યક વસ્તુઓ પૂરી પાડી હતી. ટ્રાયલ કોર્ટે ઠરાવ્યું કે આવશ્યક વસ્તુઓ જહાજની શાખ પર પૂરી પાડવામાં આવી હતી અને વાદીને દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારનો

અધિકાર હતો અને તેથી, આવશ્યક વસ્તુઓની સપ્લાય પછી જહાજની બદલી કરવામાં આવી હોવા છતાં, જહાજ જવાબદાર હતું. પ્રિવી કાઉન્સિલનો અભિપ્રાય આપનાર સર જેમ્સ હેનન ઠરાવ્યું કે "કોર્ટને અધિકારક્ષેત્ર રહેશે" શબ્દસમૂહ માત્ર કોર્ટને અધિકારક્ષેત્ર આપ્યું પરંતુ કોઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો કર્યો નથી. જહાજની અટકાયત દ્વારા કાર્યવાહી કરવાની જોગવાઈ અને ગ્રહણઅધિકારના સ્પષ્ટ સર્જન વચ્ચે ભેદ પાડવામાં આવ્યો હતો. કોર્ટે ઠરાવ્યું:

"એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૬૧ (૨૪ વિક્ટ. સી. ૧૦) અને તેના પરના નિર્ણયો પર હવે વિચારણા કરવી જોઈએ. ૫ મી કલમ દ્વારા એવું ઘડવામાં આવ્યું છે કે હાઈકોર્ટને જહાજ જે બંદરનું હોય તે સિવાયના સ્થળે કોઈપણ જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી આવશ્યક વસ્તુઓ માટેના દાવા પર અધિકારક્ષેત્ર રહેશે, સિવાય કે કોર્ટની સંતોષકારક રીતે બતાવવામાં આવે કે, દાવો દાખલ કરવાના સમયે, જહાજનો કોઈ માલિક કે અંશતઃ માલિક ઇંગ્લેન્ડ અથવા વેલ્સમાં વસવાટ ધરાવે છે.

'હાઈકોર્ટ ઓફ એડમિરલ્ટીને અધિકારક્ષેત્ર રહેશે' શબ્દોનો અર્થ માત્ર એટલો જ છે જે તેઓ દર્શાવવા માંગે છે, તેનાથી વધુ કે ઓછું નહીં, એટલે કે, કોર્ટ જોગવાઈ કરેલા કેસોની ન્યાયિક દખલ લેશે.

નિષ્કર્ષ એ છે કે એવું કંઈ નથી કે જેના પરથી એવો નિષ્કર્ષ તારવી શકાય કે "કોર્ટને અધિકારક્ષેત્ર રહેશે" શબ્દોના ઉપયોગ દ્વારા ધારાસભાએ તાબા હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવેલી આવશ્યક વસ્તુઓ સંબંધિત દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર બનાવવાનો ઇરાદો રાખ્યો હતો."

૧૯. શેલ ઓઈલ કંપની વિ. ધ શિપ "લાસ્ટ્રિગોની" ૩ એએલઆર ૩૯૯ માં વાદી અને ટાઈમ ચાર્ટરરના એજન્ટો વચ્ચેના કરાર હેઠળ વાદી દ્વારા પૂરા પાડવામાં આવેલા બંકર્સના આધારે દાવાની અમલવારી માટે દાવો દાખલ કર્યો હતો. કરારમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી કે અન્ય વસ્તુઓની સાથે આવશ્યક વસ્તુઓનું વેચાણ અને વિતરણ જહાજના વિશ્વાસ અને શાખ પર કરવામાં આવશે. કોર્ટ સમક્ષ દલીલો એ હતી કે બળતણની સપ્લાય પોતે જ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો કરે છે જેને જહાજ આધીન હતું અને જેને એડમિરલ્ટીમાં વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી (એક્શન ઇન રેમ) દ્વારા અમલમાં મૂકી શકાય છે. બીજી એ હતી કે, પરિસ્થિતિઓમાં, સપ્લાય કરાયેલા બંકર્સ માટે ચૂકવણી કરવાની

માલિકોની કોઈ કરારજન્ય જવાબદારીના અભાવ છતાં વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી ટકે તેમ હતી અને એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ ૧૮૪૦ (ઈમ્પ) ની કલમ ૬, અને એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ ૧૮૬૧ (ઈમ્પ) ની કલમ ૫ ના આધારે હતું, બંકર ફ્યુઅલ ઓઈલ કોન્ટ્રેક્ટની કલમ ૬.૪ ની મદદ સાથે કે વગર. મેન્ઝીઝ, જે. એ ઠરાવ્યું:

"મને લાગે છે કે રિયો ટિન્ટો (૧૮૮૪) ૯ એપ કેસ ૩૫૬ માં પ્રિવી કાઉન્સિલના નિર્ણય દ્વારા મામલો શાંત થઈ ગયો હતો, જેના દ્વારા એવો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો કે જહાજને પૂરા પાડવામાં આવેલા કોલસા કે અન્ય આવશ્યક વસ્તુઓ માટે જહાજ સાથે કોઈ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર જોડાતો નથી."

૨૦. સબા ઇન્ટરનેશનલ શિપિંગ એન્ડ પ્રોજેક્ટ ઇન્વેસ્ટમેન્ટ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિ. ઓનર્સ એન્ડ પાર્ટીઝ ઇન્ટરેસ્ટેડ ઇન ધ વેસલ એમ.વી. બ્રેવ ઇગલ, અગાઉ એમ.વી. લીમા-૧ તરીકે ઓળખાતું અને અન્ય, (૨૦૦૨) ૨ સીએચએન ૨૮૦ પેજ ૨૮૭-૨૮૮ અને ૨૮૯-૨૯૦ પર, એ જ હાઇકોર્ટના અન્ય સિંગલ જજે દરિયાઈ દાવા અને દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર વચ્ચે તફાવત કર્યો અને નીચે મુજબ ઠરાવ્યું:

"૨૦. હવે મુદ્દો એ છે કે દરિયાઈ દાવો શું છે અને દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર શું છે. વચગાળાના હુકમને ચાલુ રાખતા પહેલા કે આગળનો કોઈ વચગાળાનો હુકમ પસાર કરતા પહેલા આ કાર્યવાહીમાં આ પ્રશ્નોના જવાબ આપવાના છે.

૨૧. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના તમામ કેસો દરિયાઈ દાવાઓ પર આધારિત છે પરંતુ તમામ દરિયાઈ દાવાઓ જહાજ પર દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને જન્મ આપતા નથી. સામાન્ય રીતે સામાન્ય કાયદામાં ગ્રહણઅધિકાર એ કોઈ અન્યની મિલકત પરનો એક મર્યાદિત અધિકાર છે. તે સામાન્ય રીતે દાવાની વસૂલાત માટે તે મિલકતનો કબ્જો જાળવી રાખવાનો અધિકાર છે. પરંતુ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર અન્ય ગ્રહણઅધિકારોથી એક ખૂબ જ મહત્વપૂર્ણ બાબતમાં અલગ પડે છે. ગ્રહણઅધિકારોને અમલમાં આવતા પહેલા સામાન્ય રીતે 'રેસ' (વસ્તુ) ના કબ્જાની જરૂર હોય છે. ઉદાહરણ તરીકે, એક હોટેલ માલિક પાસે તેના મહેમાનના સામાન પર બિલની ચુકવણી સામે ગ્રહણઅધિકાર હોય છે, પરંતુ જો મહેમાન તેનો સામાન હટાવી લેવા જેટલો હોશિયાર હોય, તો હોટેલ માલિક ગ્રહણઅધિકાર વિના રહી જાય છે. પરંતુ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને તેના સર્જન માટે પૂર્વ કબ્જાની જરૂર હોતી નથી. યોગ્ય અને યોગ્ય કેસમાં દાવેદાર તેના દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારની

તાકાત પર જહાજની અટકાયત મેળવી શકે છે જે પછી અદાલતના કબ્જા હેઠળ આવે છે અને અદાલતના હુકમ વિના તેને હટાવી શકાતું નથી.

૨૨. 'કોઈપણ ભારતીય કાયદો દરિયાઈ દાવાને વ્યાખ્યાયિત કરતો નથી' એ એમ. વી. એલિઝાબેથ (એઆઈઆર ૧૯૯૩ એસસી ૧૦૧૪, ફકરો ૮૫, પૃષ્ઠ ૧૦૪૦) માં સુપ્રીમ કોર્ટનો સ્પષ્ટ નિષ્કર્ષ છે. પરંતુ આપણી સુપ્રીમ કોર્ટે ઇંગ્લેન્ડના સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ ૧૯૮૧ ની જોગવાઈઓનું પાલન કર્યું જ્યાં સમુદ્રી જહાજોની અટકાયત અંગેના ૧૯૫૨ ના બ્રસેલ્સ કન્વેન્શનના આધારે દરિયાઈ દાવાઓની યાદી આપવામાં આવી છે. સદર કન્વેન્શનના અનુચ્છેદ ૧ હેઠળ વિવિધ દરિયાઈ દાવાઓની વર્ગીકૃત યાદી બનાવવામાં આવી છે. જેમાંથી ૧(k) આ કાર્યવાહીમાં વાદીના દાવાઓનું વર્ણન પૂરું પાડે છે. અનુચ્છેદ ૧(k) વંચાય છે "માલ અથવા સામગ્રી ભલે તે જહાજના સંચાલન અથવા જાળવણી માટે પૂરી પાડવામાં આવી હોય". ભલે ભારત બ્રસેલ્સ કન્વેન્શનનું હસ્તાક્ષરકર્તા નથી, પરંતુ સુપ્રીમ કોર્ટે ઠરાવ્યું કે આ કન્વેન્શન્સની જોગવાઈઓને આંતરરાષ્ટ્રીય કોમન લોના ભાગ તરીકે ગણવી જોઈએ અને આ જોગવાઈઓ આપણા દરિયાઈ

કાયદાઓને 'પૂરક' અને 'પરિપૂરક' બનાવે છે અને મર્યન્ટ શિપિંગ એક્ટની ક્ષતિઓને પૂરી કરે છે.

૨૩. પરંતુ એલિઝાબેથમાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર પર કોઈ કન્વેન્શન નોંધ્યું ન હતું. જો કે માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે એલિઝાબેથના ફક્ત ૫૭ માં અંગ્રેજી અદાલતો દ્વારા 'દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર' ની વિભાવનાના ન્યાયિક નિર્ધારણને સ્વીકાર્યું અને જેને હું નીચે મુજબ ટાંકું છું:

"દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર એ જહાજ સામેનો વિશેષાધિકૃત દાવો અથવા જહાજમાં મિલકતના એક ભાગનો અધિકાર છે, અને તે જહાજ સાથે "પ્રવાસ" કરે છે. કારણ કે જહાજે "તેણે કરેલા અન્યાય માટે ચૂકવણી" કરવાની હોય છે, તેથી ફરજિયાત વેચાણ દ્વારા તેને તેમ કરવાની ફરજ પાડી શકાય છે. (જુઓ ધ બોલ્ડ બકલુ, (૧૮૫૨) ૭ મૂ પીસીસી ૨૬૭)."

૨૪. સ્ટ્રોન્સ જ્યુડિશિયલ ડિક્શનરી, ૫ મી આવૃત્તિ પૃષ્ઠ ૧૪૬૬ માં નીચેની અસર માટે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારની વ્યાખ્યા પણ આપવામાં આવી છે:

"દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને દરિયાઈ કાયદા પર આધારિત દાવાની ચુકવણી માટે અને દાવેદારને તેની માંગના સંતોષને અમલમાં મૂકવા અથવા નિશ્ચિત કરવા અને અમલમાં મૂકવા માટે બંધાયેલી મિલકત સામે ન્યાયિક કાર્યવાહી કરવા માટે હકદાર બનાવતા જહાજ, તેના ફર્નિચર, ટેકલ, કાર્ગો અને નૂર, અથવા તેમાંના કોઈપણને વિશિષ્ટ રીતે બાંધતા અધિકાર તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરી શકાય છે; આમ, સાલ્વર (બચાવનાર) પાસે બચાવાયેલી મિલકત પર એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી અદાલત એવોર્ડ કરે તેટલી રકમ માટે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર હોય છે. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર અન્ય તમામ ગ્રહણઅધિકારોથી આ બે મુખ્ય વિગતોમાં અલગ પડે છે: (i) તેઓ કોઈ પણ રીતે દાવેદારના કબ્જા અથવા મિલકત પર આધારિત નથી, (ii) તેઓ મિલકત સામે જ વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી (એક્શન ઇન રેમ) નામના દાવાના સ્વરૂપમાં કાર્યવાહી કરીને વાપરવામાં આવે છે (ધ ગ્લાસગો પેકેટ, ૨ રોબ. ડબલ્યુ. ૩૧૨; ધ રિપલ્સ, ૪ નોટ્સ ઓફ કેસ. ૧૭૦), અને, આના પરથી અને તેની છૂપી પ્રકૃતિ પરથી, તેઓ રોમન કાયદામાં હાયપોથેકા નામથી ઓળખાતી જામીનગીરીના પ્રકારને નજીકથી મળતા આવે છે (ડિગ. xiii). જો કોઈ વ્યાજ મંજૂર કરવામાં આવ્યું હોય, અને જે દાવા માટે દરિયાઈ

ગ્રહણઅધિકાર અસ્તિત્વમાં છે તેને અમલમાં મૂકવાનો ખર્ચ, આવા ગ્રહણઅધિકારમાં શામેલ કરવામાં આવશે (ધ માગરિટ, ૩ હેગ. એડમ. ૨૪૦)."

૨૫. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર પર થોમસના જાણીતા નિબંધ અનુસાર, નીચેના દાવાઓ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને જન્મ આપી શકે છે એટલે કે:

- "(a) જહાજ દ્વારા થયેલ નુકસાન
- (b) સાલ્વેજ (બચાવ)
- (c) નાવિકોનું વેતન
- (d) માસ્ટરનું વેતન અને ચુકવણું
- (e) બોટમરી અને રિસ્પોન્ડિશિયા".

૨૬. થોમસના ઉપરોક્ત ફકરાને કલકત્તા હાઈકોર્ટની ડિવિઝન બેન્ચ દ્વારા મોહમ્મદ સાલેહ બહબેહાની એન્ડ કંપની વિ. ભોજા ટ્રેડર, (૧૯૮૩) ૨ કલકત્તા લો જર્નલ ૩૩૪ માં મંજૂર કરવામાં

આવ્યો છે. રિપોર્ટના ૩૪૪ પર, ડિવિઝન બેન્ચના વિદ્વાન જજોએ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને 'દાવાઓના નાના જૂથ' નું પ્રતિનિધિત્વ કરતા તરીકે દર્શાવ્યા અને થોમસના ઉપરોક્ત ફકરાનો ઉલ્લેખ કર્યો.

(૨૭) અને (૨૮) XXX XXX XXX

૨૯. પ્રત્યુત્તરદાતાના કૌન્સેલ રોસ્કો ઓન ધ એડમિરલ્ટી જ્યુરિસ્ડિક્શન એન્ડ પ્રેક્ટિસ, ૫ મી આવૃત્તિના એક ફકરા પર પણ આધાર રાખે છે. આવશ્યક વસ્તુઓ સાથે વ્યવહાર કરતી વખતે, વિદ્વાન લેખકે નીચે મુજબ જણાવ્યું છે:

"જે વ્યક્તિઓએ જહાજને, ભલે તે બ્રિટીશ હોય કે વિદેશી, આવશ્યક વસ્તુઓ પૂરી પાડી હોય, તેમની પાસે તેના પર દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર હોતો નથી, અને જ્યાં સુધી દાવો વાસ્તવમાં દાખલ ન થાય ત્યાં સુધી જહાજ દેવા માટે જવાબદાર બનતું નથી; પરિણામે જે જહાજ વેચાઈ ગયું છે તેની સામે કોઈ દાવો થઈ શકે નહીં, એવા દાવાની નોટિસ હોવા છતાં પણ કે જેના સંદર્ભમાં કાર્યવાહી શરૂ કરવામાં આવી નથી, અને આવશ્યક વસ્તુઓ પૂરી પાડવામાં સાવચેતીનો અભાવ, એવું જણાય છે કે, વધુ

સાવચેતીપૂર્વક શરૂ કરાયેલા અન્યોના દાવાઓને પાછળ ધકેલી શકે છે. આવશ્યક વસ્તુઓનો દાવેદાર અટકાયતની ક્ષણ સુધી સુરક્ષિત લેણદાર નથી."

૩૦. ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત બેઈલી પેટ્રોલિયમમાં આ કોર્ટના એક વિદ્વાન જજ દ્વારા આ મુદ્દા પર એક સીધો ચુકાદો છે.

૩૧. ૧૮૮૪ (૯) અપીલ કેસીસ ૩૫૬ માં રિપોર્ટ થયેલ રિયો ટિન્ટોમાં પ્રિવી કાઉન્સિલના ચુકાદા અને ૧૯૭૪ (૩) ઓલ ઇંગ્લેન્ડ રિપોર્ટ્સ ૩૯૯ માં રિપોર્ટ થયેલ શેલ ઓઈલ કંપની વિ. ધ શિપ લાસ્ટ્રિગોનીના ચુકાદા પર આધાર રાખીને, વિદ્વાન સિંગલ જજે બેઈલી પેટ્રોલિયમમાં ઠરાવ્યું કે આવશ્યક વસ્તુઓની સપ્લાયમાંથી ઉદ્ભવતો દાવો એડમિરલ્ટી કોર્ટ એક્ટ, ૧૮૬૧ ની કલમ ૫ હેઠળ કાર્યવાહી કરવાનો વૈધાનિક અધિકાર 'ઇન રેમ' ઊભો કરી શકે છે પરંતુ તે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને જન્મ આપતો નથી. બેઈલી પેટ્રોલિયમના ચુકાદાના ફક્ત ૨૩ અને ૨૪ તેને સ્પષ્ટ કરે છે અને હું તેને વિગતવાર ટાંકું છું:

"૨૩. જ્યારે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર રેસ (વસ્તુ) સાથે જોડાય છે અને તેની સાથે પ્રવાસ કરે છે અને રેસના પશ્ચાતવર્તી ખરીદનાર સામે અમલમાં મૂકી શકાય છે, ત્યારે વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીનો વૈધાનિક અધિકાર માલિકીના ફેરફાર દ્વારા નિષ્ફળ જાય છે. આ પછીનો સિદ્ધાંત અગાઉના ફરમામાં વર્ણવેલ અધિકારની પ્રકૃતિ પરથી આવે છે.

૨૪. કાયદાના આ દ્રષ્ટિકોણને નિર્ણયોની શ્રેણી દ્વારા ટેકો મળે છે."

૨૧. વાસ્તવમાં, ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન મેરિટાઇમ લીન એન્ડ મોર્ટેજસ, ૧૯૯૩ અનુચ્છેદ ૪ માં દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારને નીચે મુજબ વ્યાખ્યાયિત કરે છે:—

"અનુચ્છેદ ૪: દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર

૧. જહાજના માલિક, ડિમાઈઝ ચાર્ટરર, મેનેજર અથવા ઓપરેટર સામેના નીચેના દરેક દાવાઓને જહાજ પરના દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર દ્વારા સુરક્ષિત કરવામાં આવશે:

(a) જહાજ પરના તેમના રોજગારના સંદર્ભમાં માસ્ટર, અફસરો અને જહાજના અન્ય કર્મચારીઓને લેણી નીકળતી વેતન અને અન્ય રકમો માટેના દાવાઓ, જેમાં પરત મોકલવાનો ખર્ચ અને તેમના વતી ચૂકવવાપાત્ર સોશિયલ ઇન્સ્યોરન્સ ફાળદાનનો સમાવેશ થાય છે:

(b) જહાજના સંચાલનના સીધા સંબંધમાં, ભલે જમીન પર કે પાણીમાં, થયેલ જાનહાનિ અથવા વ્યક્તિગત ઈજાના સંદર્ભમાં દાવાઓ;

(c) જહાજના સાલ્વેજ (બચાવ) માટેના ઈનામ/વળતર માટેના દાવાઓ;

(d) બંદર, કેનાલ અને અન્ય જળમાર્ગના લેણાં અને પાઈલટેજ લેણાં માટેના દાવાઓ;

(e) જહાજ પર વહન કરવામાં આવતા કાર્ગો, કન્ટેનર અને મુસાફરોની સામગ્રીને થયેલ નુકસાન કે ક્ષતિ સિવાય, જહાજના

સંચાલનને કારણે થયેલ ભૌતિક નુકસાન કે ક્ષતિમાંથી ઉદ્ભવતા અપકૃત્ય (ટોર્ટ) પર આધારિત દાવાઓ.

૨. ફકરા ૧ ના ઉપ-ફકરા (b) અને (e) માં દર્શાવ્યા મુજબના દાવાઓને સુરક્ષિત કરવા માટે કોઈ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર જહાજ સાથે જોડાશે નહીં જે નીચેનામાંથી ઉદ્ભવે છે કે જેના પરિણામે થાય છે:

(a) દરિયાઈ માર્ગે તેલ અથવા અન્ય જોખમી કે નુકસાનકારક પદાર્થોના વહન સંબંધિત નુકસાન કે જેના માટે સખત જવાબદારી અને ફરજિયાત વીમો અથવા દાવાઓને સુરક્ષિત કરવાના અન્ય સાધનો પૂરા પાડતા આંતરરાષ્ટ્રીય કન્વેન્શન્સ કે રાષ્ટ્રીય કાયદા અનુસાર દાવેદારોને વળતર ચૂકવવાપાત્ર હોય; અથવા

(b) અણુ બળતણના અથવા કિરણોત્સર્ગી ઉત્પાદનો કે કચરાના કિરણોત્સર્ગી ગુણધર્મો અથવા ઝેરી, વિસ્ફોટક કે અન્ય જોખમી ગુણધર્મો સાથે કિરણોત્સર્ગી ગુણધર્મોનું મિશ્રણ."

૨૨. અનુચ્છેદ ૮ પછી જણાવે છે કે આવા ગ્રહણઅધિકારોના લક્ષણો નીચે મુજબ છે:—

"અનુચ્છેદ ૮: દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના લક્ષણો

અનુચ્છેદ ૧૨ ની જોગવાઈઓને આધીન, માલિકી અથવા નોંધણી અથવા ધ્વજમાં ગમે તે ફેરફાર થાય તેમ છતાં, દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારો જહાજનું અનુસરણ કરે છે."

આમ, એ સ્પષ્ટ છે કે જહાજને પૂરી પાડવામાં આવેલી આવશ્યક વસ્તુઓ માટેનો દાવો દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર બનતો નથી જે જહાજ સાથે જોડાય છે.

૨૩. શ્રી દિવાને, જોકે, તેમના રજૂઆતના સમર્થનમાં યુ.એસ. ના કેસ લો ટાંક્યા કે આવશ્યક વસ્તુઓ માટેનો દાવો દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો કરે છે. અમને ડર છે કે ઉપરોક્ત ઉદ્દેખિત વિવિધ આંતરરાષ્ટ્રીય કન્વેન્શન્સ સાથે વંચાણો લેતા આ વિષય પરના ભારતીય કેસ લોને જોતાં, યુ.એસ. એવું માનવામાં એકલું હોય તેવું લાગે છે કે આવશ્યક વસ્તુઓ માટેના દાવાઓ જહાજ જ્યાં પણ જાય ત્યાં જહાજ સામે અમલયોગ્ય દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર સમાન

બનશે. એ સ્પષ્ટ છે કે આપણા દેશમાં ઓછામાં ઓછું આવશ્યક વસ્તુઓ માટેના દાવાઓ, ભલે દરિયાઈ દાવાઓ હોય, દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર ઊભો કરતા નથી.

૨૪. તેથી આગળ શું ઉપસ્થિત થાય છે તે છે આપણી અદાલતોમાં દરિયાઈ દાવાઓનો અમલ કરવાની પદ્ધતિ. એમ.વી. એલિઝાબેથ (સુપ્રા) માં ૪૫૯-૪૬૨ પર, આ કોર્ટે આ દેશમાં એડમિરલ્ટી અધિકારક્ષેત્રની મૂળભૂત લાક્ષણિકતાઓ, અને દરિયાઈ દાવાઓને કેવી રીતે અમલમાં મૂકવાના છે તે વિગતવાર નિર્ધારિત કર્યું છે. કોર્ટે ઠરાવ્યું:

"એડમિરલ્ટી લો દાવેદારને માલિક સામે કાર્યવાહી કરવાના વ્યક્તિગત અધિકાર (રાઈટ ઇન પર્સનમ) થી વિપરીત જહાજ કે કાર્ગો સામે કાર્યવાહી કરવાનો વસ્તુ સામેનો અધિકાર (રાઈટ ઇન રેમ) આપે છે. જહાજની અટકાયતને ચુકાદાને સંતોષવા માટે જામીનગીરી મેળવવાની માત્ર એક પ્રક્રિયા તરીકે ગણવામાં આવે છે. વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીમાં સફળ વાદીને પ્રતિવાદીની મિલકત સામે નુકસાની વસૂલ કરવાનો અધિકાર છે. "જહાજના માલિકની જવાબદારી પ્રાથમિક રીતે કાર્યવાહી કરાયેલ રેસ (વસ્તુ) ના મૂલ્ય સુધી મર્યાદિત નથી ... એક કાર્યવાહી ... ભલે મૂળરૂપે વસ્તુ સામે (ઇન રેમ) શરૂ થઈ હોય, હાજરી પર પ્રતિવાદી સામે વ્યક્તિગત

કાર્યવાહી બની જાય છે, અને તે ચુકાદાની પૂરી રકમ માટે જવાબદાર બને છે સિવાય કે જવાબદારીની મર્યાદા માટેની વૈધાનિક જોગવાઈઓ દ્વારા સુરક્ષિત હોય". (રોસ્કોઝ એડમિરલ્ટી પ્રેક્ટિસ, ૫ મી આવૃત્તિ પૃષ્ઠ ૨૯)

વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીનો પાયો, જે ઍંગ્લો-અમેરિકન કાયદાની એક વિશિષ્ટતા છે, તે દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર અથવા જહાજના માલિક પર વ્યક્તિગત જવાબદારી લાદતા દાવામાંથી ઉદ્ભવે છે. વ્યક્તિગત (ઇન પર્સનમ) એડમિરલ્ટી કાર્યવાહીમાં પ્રતિવાદી વાદીના સ્થાપિત દાવાની પૂરી રકમ માટે જવાબદાર છે. તેવી જ રીતે, વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીમાં નોટિસ સ્વીકારનાર પ્રતિવાદી પર પૂરી જવાબદારી લાદવામાં આવે છે ભલે ચુકાદાની રકમ રેસના મૂલ્ય અથવા પૂરા પાડવામાં આવેલ જમીન કરતા વધી જાય. સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ ૧૯૮૧ દ્વારા નિયંત્રિત બાબતોના સંદર્ભમાં ઇંગ્લીશ હાઈકોર્ટમાં વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી (એક્શન ઇન રેમ) ટકે છે, અને સંખ્યાબંધ દાવાઓના સંબંધમાં અધિકારક્ષેત્ર માત્ર પ્રશ્ન હેઠળના ગુનાહિત જહાજ સામે જ નહીં પરંતુ 'સિસ્ટરશિપ' એટલે કે, જે જહાજના સંબંધમાં દાવો ઉદ્ભવ્યો છે તેની જેવી જ લાભદાયી માલિકી ધરાવતા જહાજ સામે પણ વાપરી શકાય છે.

"જે જહાજ ગુનો કરે છે તેને ગુનેગાર તરીકે, દોષી સાધન કે વસ્તુ તરીકે ગણવામાં આવે છે જેની સાથે જમી જોડાશે, માલિકના ચારિત્ર્ય કે વર્તનનો કોઈપણ સંદર્ભ આપ્યા વિના" (જસ્ટિસ સ્ટોરી, ધ યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સ વિ. ધ બિગ માલેક અધેલ [૪૩ યુએસ (૨ હોવ) ૨૧૦, ૨૩૩ (૧૮૪૪)]).

XXX XXX XXX

જહાજની અટકાયત કરી શકાય છે (i) અધિકારક્ષેત્ર મેળવવા માટે; અથવા (ii) હુકમનામું થાય ત્યારે દાવાના સંતોષ માટે જામીનગીરી મેળવવા માટે; અથવા (iii) હુકમનામાની બજવણીમાં. પ્રથમ બે કિસ્સાઓમાં, જો એવું જણાય કે અટકાયત ગેરકાયદેસર હતી અને ક્ષેપપૂર્વક અથવા બદનિયતથી માંગવામાં આવી હતી અને મેળવવામાં આવી હતી તો પ્રતિવાદીને વળતર આપવા માટે વાદી દ્વારા જામીનગીરી રજૂ કરવા પર ભાર મૂકવાનું કોર્ટનું વિવેકાધિકાર છે. ગેરકાયદેસર અટકાયત માટે દાવેદાર નુકસાની માટે જવાબદાર છે. જહાજની અટકાયત માંગનાર પક્ષકાર દ્વારા જામીનગીરી રજૂ કરવા પર ભાર મૂકવાની આ પદ્ધતિ યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સ, જાપાન અને અન્ય દેશોમાં અપનાવવામાં આવે છે. આ નિયમનું કારણ એ છે કે

ગેરકાયદેસર અટકાયત જહાજના માલિકને અપૂરણીય ગુકસાન અને ક્ષતિ પહોંચાડી શકે છે; અને તેણે તે કિસ્સામાં અટકાયત કરનાર પક્ષકાર દ્વારા વળતર મેળવવું જોઈએ. (જુઓ એરેસ્ટ ઓફ શિપ્સ બાય હિલ, સોહરિંગ, હોસોઈ અને હેલ્મર, ૧૯૮૫).

અટકાયત દ્વારા જમી માત્ર કામચલાઉ છે અને તેનો હેતુ સક્ષમ અદાલત દ્વારા મામલાનો આખરી નિકાલ ન થાય ત્યાં સુધી માત્ર જહાજને રોકી રાખવાનો છે. જહાજની જમી તેને માર્શલ અથવા અન્ય કોઈ અધિકૃત અધિકારીની કસ્ટડી હેઠળ લાવે છે. તેની કસ્ટડીમાં કોઈપણ હસ્તક્ષેપને અટકાયતનો હુકમ કરનાર કોર્ટનો અનાદર ગણવામાં આવે છે. પરંતુ જમીના હુકમ હેઠળ માર્શલનો અધિકાર કબ્જાનો નથી, પરંતુ માત્ર કસ્ટડીનો છે. જો કે જહાજની કસ્ટડી પ્રતિવાદી પાસેથી માર્શલ પાસે ગઈ છે, અગાઉ અસ્તિત્વમાં રહેલા તમામ કબ્જાના અધિકારો અસ્તિત્વમાં રહે છે, જેમાં કબ્જા પર આધારિત તમામ ઉપાયોનો સમાવેશ થાય છે. પોરંટમાં સામાન્ય રીતે તમામ રસ ધરાવતા વ્યક્તિઓને ચોક્કસ દિવસે કોર્ટ સમક્ષ હાજર રહેવા અને વાદીના દાવાને સંતોષવા માટે મિલકત શા માટે જમ્ન અને વેચવી જોઈએ નહીં તે કારણ દર્શાવવા માટેની ચેતવણી હોય છે.

જમી એ વાદીને જામીનગીરી પૂરી પાડીને તેના હિતનું રક્ષણ કરવાની માત્ર એક પદ્ધતિ હોવાથી, જો પ્રતિવાદી અથવા તેના વકીલ "નોટિસ સ્વીકારવા અને જામીન આપવા અથવા જામીનના બદલે કોર્ટમાં નાણાં જમા કરાવવા" સંમત થાય તો તેનો હુકમ થવાની શક્યતા નથી. (જુઓ હેલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઇંગ્લેન્ડ, ૪ થી આવૃત્તિ, વોલ્યુમ ૧, પૃષ્ઠ ૩૭૫ વગેરે).

XXX XXX XXX

જો પ્રતિવાદી દેશમાં હાજર હોય અથવા અધિકારક્ષેત્રને આધીન થાય તો તેની સામે વ્યક્તિગત કાર્યવાહી લાવી શકાય છે. જો અટકાયત કરાયેલ જહાજનો વિદેશી માલિક કોર્ટ સમક્ષ હાજર થાય અને તેના જહાજના છુટકારા માટે જામીન તરીકે જામીનગીરી જમા કરાવે જેની સામે વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી શરૂ કરવામાં આવી છે, તો તે પોતાને અધિકારક્ષેત્રને આધીન કરે છે.

વસ્તુ સામેની કાર્યવાહી (એક્શન ઇન રેમ) વાદીના દાવાને રેસ (વસ્તુ) માંથી સંતોષવા માટે જહાજ પોતે જ વિરુદ્ધ નિર્દેશિત થાય છે. આ હેતુ માટે જહાજને એક વ્યક્તિ તરીકે ગણવામાં આવે છે. આવી કાર્યવાહી માલિકને કોર્ટના અધિકારક્ષેત્રને આધીન થવા માટે એક પ્રેરણા બની શકે છે, જેથી તે વાદી દ્વારા વ્યક્તિગત રીતે (ઇન પર્સનમ) પોતાની સામે કાર્યવાહી કરવા માટે જવાબદાર બને છે. જો કે, વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીમાં એ અનિવાર્ય છે કે કાર્યવાહી શરૂ કરતી વખતે જહાજ અધિકારક્ષેત્રની અંદર હોવું જોઈએ. આવી કાર્યવાહીમાં કોર્ટનું હુકમનામું માત્ર રિટના પક્ષકારોને જ નહીં પરંતુ વિશ્વની દરેક વ્યક્તિને બાંધે છે જે વાદીના દાવા સામે વિવાદ કરી શકે છે.

વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીના માધ્યમથી જ વાદી દ્વારા ચોક્કસ જહાજની અટકાયત સુરક્ષિત કરવામાં આવે છે. તે માલિક સામે સીધો અને નામથી દાવો કરતો નથી; પરંતુ માલિક અથવા કાર્યવાહીમાં રસ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ હાજર થઈ શકે છે અને બચાવ કરી શકે છે. રિટ "કાર્યવાહી કરાચેલી મિલકતમાં માલિકો અને રસ ધરાવતા પક્ષકારો" ને જારી કરવામાં આવે છે. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારના સંદર્ભમાં ઈંગ્લેન્ડમાં અથવા યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સમાં અને વસ્તુ સામેના વૈધાનિક અધિકારના સંદર્ભમાં ઈંગ્લેન્ડમાં

કાર્યવાહી શરૂ કરી શકાય છે. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર એ જહાજ સામેનો વિશેષાધિકૃત દાવો અથવા જહાજમાં મિલકતના એક ભાગનો અધિકાર છે, અને તે જહાજ સાથે "પ્રવાસ" કરે છે. કારણ કે જહાજે "તેણે કરેલા અન્યાય માટે ચૂકવણી" કરવાની હોય છે, તેથી ફરજિયાત વેચાણ દ્વારા તેને તેમ કરવાની ફરજ પાડી શકાય છે. [જુઓ બોલ્ડ બકલુ (ધ) [હાર્મર વિ. બેલ, (૧૮૫૧) ૭ મૂ પીસી ૨૬૭: ૧૩ ઈઆર ૮૮૪]]. દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારો ઉપરાંત, વસ્તુ સામેના વૈધાનિક અધિકારો (સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ટ ૧૯૮૧) ના અમલમાં ઇંગ્લેન્ડમાં જહાજ અટકાયત થવા માટે જવાબદાર છે. જો માલિક અધિકારક્ષેત્રને આધીન ન થાય અને જામીન આપવા અને જહાજને મુક્ત કરવા કોર્ટ સમક્ષ હાજર ન થાય, તો તે જહાજ તેની સામેના દાવાઓને સંતોષવા માટે જમ થવા અને વેચાવા માટે જવાબદાર બને છે. જો કે, જો માલિક અધિકારક્ષેત્રને આધીન થાય છે અને જામીનગીરી જમા કરાવીને જહાજનો છુટકારો મેળવે છે, તો જો હુકમનામાની રકમ જામીનની રકમ કરતાં વધી જાય તો તે ચુકાદાની બજવણીમાં વ્યક્તિગત રીતે (ઇન પર્સનમ) કાર્યવાહી કરવા માટે જવાબદાર બને છે. વસ્તુ સામેની કાર્યવાહીના માધ્યમથી વિદેશી જહાજની અટકાયત એ સક્ષમ અદાલત દ્વારા અધિકારક્ષેત્ર ધારણ કરવાનું એક સાધન છે."

૨૫. કોર્ટે આગળ ઠરાવ્યું કે ભલે ભારતીય કાયદાઓ આ સંદર્ભમાં આંતરરાષ્ટ્રીય કાયદાથી પાછળ છે, રાષ્ટ્રોના કોમન લોમાંથી તારવેલા આ કન્વેન્શન્સના સિદ્ધાંતોને ભારતના કોમન લોના ભાગ તરીકે ગણવામાં આવશે. આ અંગેનો ફકરો ૭૬ નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"૭૬. એ સત્ય છે કે ભારતીય કાયદાઓ ઇંગ્લેન્ડ અને અન્ય દરિયાઈ દેશોના સમકાલીન કાયદાઓની સરખામણીમાં આંતરરાષ્ટ્રીય કાયદાના વિકાસથી પાછળ છે. ભલે હેગ રૂલ્સ કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી એક્ટ, ૧૯૨૫ માં સમાવિષ્ટ છે, ભારત તે નિયમો બનાવતા આંતરરાષ્ટ્રીય કન્વેન્શન (ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ફોર ધ યુનિફિકેશન ઓફ સર્ટન રૂલ્સ ઓફ લો રિલેટિંગ ટુ બિલ્સ ઓફ લેડિંગ, બ્રસેલ્સ, ૧૯૨૪) નું ક્યારેય પક્ષકાર બન્યું નથી. કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી એક્ટ, ૧૯૨૫ એ માત્ર (યુનાઈટેડ કિંગડમ) કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી એક્ટ, ૧૯૨૪ નું અનુકરણ કર્યું હતું. યુનાઈટેડ કિંગડમે ૧૯૬૮ ના બ્રસેલ્સ પ્રોટોકોલ દ્વારા અપનાવવામાં આવેલા વિસ્બી રૂલ્સને સમાવિષ્ટ કરવાના ઉદ્દેશ્યથી કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી એક્ટ, ૧૯૨૪ ને રદ કર્યો. હેગ-વિસ્બી રૂલ્સને તે મુજબ કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી એક્ટ ૧૯૭૧ (યુનાઈટેડ કિંગડમ) દ્વારા અપનાવવામાં આવ્યા હતા. ભારતીય કાયદો, જોકે, વિસ્બી રૂલ્સને અપનાવતા ૧૯૬૮

ના બ્રસેલ્સ પ્રોટોકોલ અથવા હેમબર્ગ રૂલ્સને અપનાવતા કેરેજ ઓફ ગૂડ્સ બાય સી પરના યુનાઈટેડ નેશન્સ કન્વેન્શન, ૧૯૭૮ છતાં આગળ વધ્યો નથી. હેમબર્ગ રૂલ્સ કેરિયરની ન્યૂનતમ જવાબદારીઓને હેગ રૂલ્સ કરતાં વધુ ન્યાયી અને સમાન રીતે વ્યાખ્યાયિત કરે છે જેથી કેરિયર્સની તરફેણમાં રહેલા બાદના ઝુકાવને સુધારી શકાય. હેમબર્ગ રૂલ્સને હેગ રૂલ્સ પરનો એક મોટો સુધારો અને કાર્ગો માલિકોના દ્રષ્ટિકોણથી ઘણો વધુ ફાયદાકારક માનવામાં આવે છે. ભારતે સમુદ્રી જહાજોની અટકાયત સંબંધિત આંતરરાષ્ટ્રીય કન્વેન્શન, બ્રસેલ્સ, ૧૯૫૨ ને પણ અપનાવ્યું નથી. ના તો ભારતે અથડામણની બાબતોમાં સિવિલ અને પીનલ અધિકારક્ષેત્ર પરના ૧૯૫૨ ના બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન્સને અપનાવ્યા છે; ના તો દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકારો અને મોર્ટેજ સંબંધિત ૧૯૨૬ અને ૧૯૬૭ ના બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન્સને [(a) ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન રિલેટિંગ ટુ ધ એરેસ્ટ ઓફ સીગોઈંગ શિપ્સ, બ્રસેલ્સ, ૧૦/૦૫/૧૯૫૨ (આઈએમસી); (b) ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન સર્ટન રૂલ્સ કન્સર્નિંગ સિવિલ જ્યુરિસ્ડિક્શન ઇન મેટર્સ ઓફ કોલિઝન, બ્રસેલ્સ, ૧૦/૦૫/૧૯૫૨ (આઈએમસી); (c) ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ફોર ધ યુનિફિકેશન ઓફ સર્ટન રૂલ્સ રિલેટિંગ ટુ પીનલ જ્યુરિસ્ડિક્શન ઇન મેટર્સ ઓફ કોલિઝન, બ્રસેલ્સ,

૧૦/૦૫/૧૯૫૨ (આઈએમસી); અને (d) ઈન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન્સ ફોર ધ યુનિફિકેશન ઓફ સર્ટન રૂલ્સ ઓફ લો રિલેટિંગ ટુ મેરિટાઇમ લીન્સ એન્ડ મોર્ટેજીસ, બ્રસેલ્સ, ૧૦/૦૪/૧૯૨૬, અને ધ રિવાઈઝ્ડ કન્વેન્શન ઓન મેરિટાઇમ લીન્સ એન્ડ મોર્ટેજીસ, બ્રસેલ્સ, ૨૯/૦૫/૧૯૬૭ (આઈએમસી).] ભારત આંતરરાષ્ટ્રીય વેપારને સરળ બનાવવા માટેના વિવિધ કન્વેન્શન્સની ફાયદાકારક જોગવાઈઓને મંજૂરી આપવા અને અપનાવવામાં અન્ય ઘણા દેશો કરતાં પાછળ હોય તેવું લાગે છે. ભલે આ કન્વેન્શન્સને કાયદા દ્વારા અપનાવવામાં આવ્યા નથી, કન્વેન્શન્સમાં સમાવિષ્ટ સિદ્ધાંતો પોતે જ આંતરરાષ્ટ્રીય વેપારની અનુભવાયેલી જરૂરિયાતોને મૂર્ત સ્વરૂપ આપતા રાષ્ટ્રોના કોમન લોમાંથી તારવવામાં આવ્યા છે અને ભારતના કોમન લોનો ભાગ છે અને વિદેશી જહાજો સામે દરિયાઈ દાવાઓના અમલ માટે લાગુ પડે છે."

(પૃષ્ઠો ૪૬૯-૪૭૦ પર)

ત્યારબાદ ફક્ત ૮૪ માં દરિયાઈ દાવાઓની ચાલીનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો અને સમુદ્રી જહાજોની અટકાયત સંબંધિત બ્રસેલ્સ કન્વેન્શન, ૧૯૮૨ નો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો અને તેને અનુસરવામાં આવ્યો હતો.

૨૬. દલીલ કરવામાં આવેલો આગળનો મહત્વનો પાસું એ હતો કે દરિયાઈ દાવાને અમલમાં મૂકવા માટે જહાજની માલિકી દાવો દાખલ કરવાના તબક્કે જોવાની હોય છે અને અટકાયતના તબક્કે નહીં. દાવાની તારીખે શું સ્પષ્ટ થાય છે તે અંગે આપણા દેશમાં રહેલો સામાન્ય નિયમ રામેશ્વર અને અન્ય વિ. જોત રામ અને અન્ય, ૧૯૭૬ ૧ એસસીઆર ૮૪૭ પેજ ૮૫૧-૫૨ પર પ્રતિબિંબિત થાય છે. આ કોર્ટે ઠરાવ્યું:-

"પી. વેંકટેશ્વરલુ વિ. મોટર & જનરલ ટ્રેડર્સ [(૧૯૭૫) ૧ એસસીસી ૭૭૦, ૭૭૨: એઆઈઆર ૧૯૭૫ એસસી ૧૪૦૯, ૧૪૧૦] માં આ કોર્ટે સંસ્થાગત-પશ્ચાત પરિસ્થિતિઓ સંબંધિત વિશેષણ સક્રિયતા સાથે વ્યવહાર કર્યો હતો. બે સિદ્ધાંતો નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા હતા. પ્રથમ, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે [એસસીસી પેજ ૭૭૨, ફરો ૪] 'આપણા પ્રક્રિયાત્મક કાયદાશાસ્ત્ર માટે એ મૂળભૂત છે કે દાદ મેળવવાનો અધિકાર અદાલતમાં દાવો કરનાર ન્યાયિક કાર્યવાહી શરૂ કરે તે તારીખે અસ્તિત્વમાં છે તેમ ન્યાય કરવો જોઈએ.' આ એક ભારપૂર્વકનું નિવેદન છે કે પક્ષકારનો અધિકાર કાર્યવાહી શરૂ થાય તે તારીખે અસ્તિત્વમાં રહેલા તથ્યો દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે છે. આવા

તથ્યોની હાજરી સ્વીકારીને, પછી તે તેના અમલ માટે હકદાર છે. પછીના વિકાસ તેના અધિકારને નિષ્ફળ બનાવી શકતા નથી કારણ કે, અગાઉ સ્પષ્ટ કર્યા મુજબ, જો કોર્ટે દાવો કર્યો તે દિવસે તેના તથ્યો સાચા બનાવ્યા હોત તો તેને તેનું હુકમનામું મળી ગયું હોત. કોર્ટના પ્રક્રિયાત્મક વિલંબ તેને કાનૂની ન્યાય અથવા પ્રારંભિક કાર્યવાહીના કારણમાં સ્પષ્ટ થયેલા અધિકારોથી વંચિત કરી શકતા નથી. આ સ્થિતિને ભજન લાલ વિ. પંજાબ રાજ્ય [(૧૯૭૧) ૧ એસસીસી ૩૪] માં સમર્થન મળે છે.

ત્યારપછીના બનાવોની અસર હવે સ્પષ્ટ કરી શકાય છે. પ્રથમ, કાર્યવાહીના અધિકાર પર તેની અસર, બીજી, દાદની પ્રકૃતિ પર, અને ત્રીજી, સબસ્ટેન્ટિવ અધિકારો બનાવવા કે નાશ કરવાની તેની અસમર્થતા પર. જ્યાં દાદની પ્રકૃતિ, મૂળરૂપે માંગ્યા મુજબ, અપ્રચલિત કે નિર્રથક બની ગઈ હોય અથવા દાવો દાખલ કર્યા પછીના કે અપીલના તબક્કા દરમિયાન પણ થયેલા વિકાસના કારણે દાદનું નવું સ્વરૂપ વધુ અસરકારક બનશે, તો તે વાજબી છે કે અદ્યતન તથ્યોના પ્રકાશમાં દાદને ઘડવામાં આવે, બદલવામાં આવે કે પુનઃઆકાર આપવામાં આવે. પેટરસન [પેટરસન વિ. આલાબામા રાજ્ય, (૧૯૩૪) ૨૯૪ યુએસડ૦૦, ૬૦૭] આ સ્થિતિનું ઉદાહરણ આપે છે. એ મહત્વનું છે કે દાદ અથવા દાદના

ફેરફારની માંગણી કરનાર પક્ષકાર પાસે તે જ અધિકાર હોવો જોઈએ જેમાંથી પ્રથમ અથવા સુધારેલો ઉપાય વહી શકે. કેસના ક્રમમાં પછીના બનાવો તે જ મુકદ્દમામાં અમલયોગ્ય સબસ્ટેન્ટિવ અધિકારોના ઘટક બની શકતા નથી, સિવાય કે સંકુચિત શ્રેણીમાં (પછીથી સ્પષ્ટ કરેલ) પરંતુ દાદ ઘડવા માટેના સામ્યતાના અધિકારક્ષેત્રને પ્રભાવિત કરી શકે છે. વિપરીત રીતે, જ્યાં પક્ષકારમાં અધિકારો અગાઉથી સ્થાપિત થઈ ચૂક્યા છે, તેઓને પછીના બનાવો દ્વારા રદ કે નકારી શકાય નહીં સિવાય કે કાયદામાં ફેરફાર થાય અને તેને કોઈપણ તબક્કે લાગુ કરવામાં આવે. લછમેશ્વર પ્રસાદ શુક્લ વિ. કેશ્વર લાલ ચૌધરી [૧૯૪૦ એફસીઆર ૮૪: એઆઈઆર ૧૯૪૧ એફસી ૫] આ શ્રેણીમાં આવે છે. ન્યાયની અદાલતો, જ્યારે કેસની વાજબી સામ્યતાઓ તેમને ફરજ પાડે છે, દાદ ઘડી શકે છે – અદ્યતન સંજોગોમાં તેમને વાજબી રીતે સુસંગત બનાવવા માટે અધિકારોનો અસ્વીકાર કરી શકતી નથી. જ્યાં દાદ વિવેકાધીન હોય, અદાલતો અન્યાય ટાળવા માટે આ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરી શકે છે. તેવી જ રીતે, જ્યાં ઉપાયનો અધિકાર, અધિનિયમ હેઠળ જ, આખરી દાદ આપવાના સમયે ચોક્કસ મૂળભૂત તથ્યોની હાજરી કે ગેરહાજરી પર આધારિત હોય, કોર્ટ, અપીલમાં પણ, મૂળભૂત અસર ધરાવતા

આવા આકસ્મિક તથ્યોની નોંધ લઈ શકે છે. વેંકટેશ્વરલુ, તેના વૈધાનિક માળખામાં વંચાણે લેતાં, આ શ્રેણીમાં આવે છે."

૨૭. જોકે, ઇન્ટરનેશનલ કન્વેન્શન ઓન ધ એરેસ્ટ ઓફ શિપ્સ, ૧૯૮૮, જેમાં ભારતે ભાગ લીધો હતો, નીચે મુજબ જણાવે છે:—

"અનુચ્છેદ ૩: અટકાયતના અધિકારનો ઉપયોગ

૧. જે જહાજના સંબંધમાં દરિયાઈ દાવો કરવામાં આવ્યો હોય તેવા કોઈપણ જહાજની અટકાયત મંજૂર છે જો:

(a) જે વ્યક્તિ જ્યારે દરિયાઈ દાવો ઉદ્ભવ્યો ત્યારે જહાજની માલિક હતી તે દાવા માટે જવાબદાર હોય અને જ્યારે અટકાયત કરવામાં આવે ત્યારે જહાજની માલિક હોય; અથવા

(b) – (e) xxx xxx xxx

(૨) xxx xxx xx

૩. આ અનુચ્છેદના ફક્ત ૧ અને ૨ ની જોગવાઈઓ છતાં, દાવા માટે જવાબદાર ન હોય તેવી વ્યક્તિની માલિકીના જહાજની અટકાયત માત્ર ત્યારે જ મંજૂર રહેશે જો, જે રાજ્યમાં અટકાયત માટે અરજી કરવામાં આવી હોય તેના કાયદા હેઠળ, તે જહાજના

ન્યાયિક કે ફરજિયાત વેચાણ દ્વારા તે દાવા સંબંધિત ચુકાદાને તે જહાજ સામે અમલમાં મૂકી શકાય."

૨૮. ભારત ઉપરોક્ત કન્વેન્શનનું હસ્તાક્ષરકર્તા નથી, છતાં એમ. વી. એલિઝાબેથ (સુપ્રા) ને અનુસરીને, આ કન્વેન્શન આપણા રાષ્ટ્રીય કાયદાનો ભાગ બને છે અને તેથી, આ કોર્ટ દ્વારા તેનું પાલન કરવું જોઈએ. અનુચ્છેદ ૩(૧)(એ) બે ભાગમાં છે. પ્રથમ, કોઈપણ જહાજની અટકાયત માત્ર ત્યારે જ મંજૂર છે જો જે સમયે દરિયાઈ દાવો ઉદ્ભવ્યો હોય તે સમયે જે વ્યક્તિ જહાજની માલિક હતી અને જેના માટે માલિક જવાબદાર હોય તેની સામે દરિયાઈ દાવો કરવામાં આવે, અને બીજું, કે જ્યારે અટકાયત કરવામાં આવે ત્યારે તે જ જહાજ માલિક જહાજનો માલિક હોવો જોઈએ. આમ, અનુચ્છેદ ૩(૧)(એ) વિવાદનો અંત આણે છે કારણ કે દરિયાઈ દાવો માત્ર અટકાયત કરવામાં આવે તે સમયે જ કરી શકાય છે અને દાવો દાખલ કરવાના સમયે નહીં. આ પરિસ્થિતિ હોવાથી, શ્રી દિવાનનો તેનાથી વિરુદ્ધના અંગ્રેજી ચુકાદાઓ, એટલે કે મોનિકા એસ. (૧૯૬૭) ૨ લાયોડ્સ રિપોર્ટ ૧૧૩ પરનો આધાર જેને રી, એરો કંપની લિમિટેડ ૧૯૮૦ ૧ ઓલ ઈઆર ૧૦૬૭ માં અનુસરવામાં આવ્યો હતો, તેને અનુસરી શકાય નહીં. બંને ચુકાદાઓ ૧૯૯૯ ના કન્વેન્શન અગાઉના હતા અને આ કન્વેન્શનનું જ પાલન કરવું જોઈએ. તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે જે સંબંધિત તારીખે જહાજની માલિકી નક્કી કરવાની હોય છે તે અટકાયતની તારીખ છે અને દાવો દાખલ કરવાની તારીખ નથી.

૨૯. આ તબક્કે અરજદાર અને જહાજના મૂળ માલિક, થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસ વચ્ચે થયેલા તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના કરારનો ઉલ્લેખ કરવો મહત્વપૂર્ણ બને છે. આ ચુકાદામાં અગાઉ કરાર સંપૂર્ણપણે રજૂ કરવામાં આવ્યો છે. કરારનું અવલોકન દર્શાવશે કે જ્યાં સુધી અપીલકર્તાનો સંબંધ છે, કામગીરી પૂર્ણ થઈ ગઈ છે – એટલે કે મૂળ કરાર અનુસાર બંકર્સનો ચોક્કસ જથ્થો પૂરો પાડવામાં આવ્યો છે. વાસ્તવમાં આ પછીના કરારમાં સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું છે. તે માત્ર મૂળ કરાર હેઠળની કામગીરી છે જે જહાજના માલિક, એટલે કે થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસ તરફથી બાકી છે. કરારની સૌથી પહેલી કલમ દર્શાવે છે કે જહાજના માલિકો પુષ્ટિ કરે છે કે તેઓ અપીલકર્તાને બંકર્સની મૂળ રકમ વત્તા વ્યાજ વત્તા કાનૂની ખર્ચના દેવાદાર છે, જે રકમો ૯૪,૬૧૧.૨૫ યુએસ ડોલરની મૂળ ઇનવોઇસ રકમ પર આધારિત છે, અને અપીલકર્તાને તે જ સ્થિતિમાં મૂકવા માટે વસૂલ કરવાની જરૂર છે જાણે કે મૂળ કરાર થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસ દ્વારા પૂર્ણ કરવામાં આવ્યો હોય. ત્યારબાદ કરાર આગળ જણાવે છે કે જહાજ બેંગકોકથી મુસાફરી માટે ચાર્ટર કરવામાં આવી રહ્યું છે અને નૂર કમાશે, તેથી મૂળ ઇનવોઇસ રકમ વત્તા વ્યાજ વત્તા કાનૂની ખર્ચ જેટલી નૂરની રકમનો ભાગ જહાજના ચાર્ટર્સ દ્વારા સીધો અપીલકર્તાના બેંક ખાતામાં ચૂકવવામાં આવશે.

૩૦. કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૨ અને ૬૩ નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"૬૨. કરારના નવીનીકરણ, રદ્દીકરણ અને ફેરફારની અસર. જો કરારના પક્ષકારો તેના માટે નવા કરારને બદલવા, અથવા તેને રદ કરવા કે બદલવા માટે સંમત થાય છે, તો મૂળ કરારનું પાલન કરવાની જરૂર નથી.

૬૩. વચનગ્રહણ કરનાર વચનના પાલનમાંથી મુક્તિ આપી શકે છે અથવા માફ કરી શકે છે. દરેક વચનગ્રહણ કરનાર તેને આપેલા વચનના પાલનમાંથી સંપૂર્ણ અથવા અંશતઃ મુક્તિ આપી શકે છે અથવા માફ કરી શકે છે, અથવા આવા પાલન માટે સમય લંબાવી શકે છે, અથવા તેના બદલે જે યોગ્ય લાગે તે સંતોષ સ્વીકારી શકે છે."

૩૧. અપીલકર્તાનો કેસ એવો છે કે વર્તમાન કેસના તથ્યોને કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ લાગુ પડે છે જ્યારે પ્રત્યુત્તરદાતાનો કેસ એવો છે કે કલમ ૬૨ લાગુ પડે છે, જેનું પરિણામ એ આવે છે કે મૂળ કરારને નવા કરાર દ્વારા બદલવામાં આવે છે.

૩૨. પ્રત્યુત્તરદાતાનો કેસ એવો છે કે કલમ ૬૨ લાગુ પડે છે, કારણ કે મૂળ કરારમાં "ફેરફાર" કરવામાં આવ્યો છે. આ પરિસ્થિતિ હોવાથી, મૂળ કરારનું પાલન કરવાની જરૂર નથી.

૩૩. એ સ્પષ્ટ છે કે જ્યાં કરારના પક્ષકારો પ્રથમ કરારના બદલે સંપૂર્ણપણે અલગ કરાર બદલવા માટે અથવા કરાર રદ કરવા માટે સંમત થાય છે, ત્યારે મૂળ કરાર અને/અથવા રદ થયેલા કરાર હેઠળની કામગીરીનો અંત આવે છે. જ્યારે કરારના પક્ષકારો કરારમાં "ફેરફાર" કરે છે, ત્યારે જે પ્રશ્નનો જવાબ આપવાનો હોય છે તે એ છે કે શું મૂળ કરારમાં એવી રીતે ફેરફાર કરવામાં આવ્યો છે કે તેના હેઠળની કામગીરીનો અંત આવે છે.

૩૪. જુગીલાલ કમલાપત વિ. એન.વી. ઈન્ટરનેશનલે કેડિયેટ-એન-હેન્ડેલ્સ વેરીનિંગિંગ 'રોટર-ડેમ', એઆઈઆર ૧૯૫૫ કલકત્તા ૬૫ માં, તારીખ ૧૦/૦૮/૧૯૫૦ ના મૂળ કરારમાં આર્બિટ્રેશન કલમ હતી. ચુકાદાના ફકરા ૧૧ માં, તથ્ય તરીકે એવું જણાયું હતું કે મૂળ કરારમાં કેટલીક ભૌતિક વિગતોમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. આ છતાં, એવું જણાયું હતું કે સુધારાઓ મૂળ કરારના મૂળ સુધી જતા નથી અને તેના મૂળભૂત પાત્રને બદલતા નથી, તેથી

તથ્યો એવા નિષ્કર્ષને સમર્થન આપતા નથી કે પક્ષકારો મૂળ કરાર રદ કરવાનો ઈરાદો ધરાવતા હતા. હાઈકોર્ટે ઠરાવ્યું:—

"૧૪. વર્તમાન કેસમાં સુધારાઓ પ્રથમ કરારના મૂળ સુધી જતા નથી અને તેના મૂળભૂત પાત્રને બદલતા નથી. તથ્યો એવા નિષ્કર્ષને સમર્થન આપતા નથી કે પક્ષકારો તારીખ ૧૦/૦૮/૧૯૫૦ ના કરારને રદ કરવાનો ઈરાદો ધરાવતા હતા. એપ્રિલની ગોઠવણ તે કરાર હેઠળ વિતરણ માટેની આગ્રહી માંગણીઓના જવાબમાં અને તેને અમલમાં મૂકવાના હેતુથી કરવામાં આવી હતી. આ ગોઠવણને મૂળ કરારથી અલગ અને સ્વતંત્ર રીતે કોઈ સ્વતંત્ર કરારજન્ય બળ, કોઈ અર્થ અને સામગ્રી નથી.

૧૫. ફેરફારો કે સુધારાઓની અસર એ છે કે નવી ગોઠવણ છે; ૧૯૧૮ એસી ૧ પેજ ૧૭ (એ) પર વાઈકાઉન્ટ હેલ્ડેનના શબ્દોમાં,

"નવી શરતો દ્વારા સમાવિષ્ટ અને સુધારેલ જૂની શરતોને સંપૂર્ણતા તરીકે ધરાવતો નવો કરાર."

સુધારાઓ મૂળ કરારમાં વંચાય છે અને તેનો અભિન્ન ભાગ બને છે. મૂળ શરતો પણ કરારનો ભાગ બની રહે છે અને તેને રદ કરવામાં આવતી નથી અને/અથવા સુધારાઓ સાથે અસંગત હોય તે સિવાય તેને અતિક્રમિત કરવામાં આવતી નથી. મૂળ શરતોમાંથી જે ફેરફારો સાથે વાંચતી વખતે અર્થહીન બને છે તેને નકારી કાઢવી જોઈએ. મારા મતે આ કેસમાં આબિટ્રેશન કલમ કોઈપણ રીતે પશ્ચાતવર્તી સુધારાઓ સાથે અસંગત નથી અને અસ્તિત્વમાં રહે છે."

(પૃષ્ઠ ૬૭ પર)

૩૫. અમે કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૨ માં "ફેરફાર" શબ્દપ્રયોગ પર સાચો કાયદો નિર્ધારિત કરવા તરીકે સદર ચુકાદાને મંજૂર કરીએ છીએ. ભૌતિક વિગતોમાં ફેરફાર કરાયેલ કરાર કલમ ૬૨ હેઠળ આવે તે માટે, એ સ્પષ્ટ હોવું જોઈએ કે ફેરફાર મૂળ કરારના મૂળ સુધી જવો જોઈએ અને તેના મૂળભૂત પાત્રને બદલવો જોઈએ, જેથી સુધારેલા કરારને મૂળ કરારને દૂર કરવા તરીકે વાંચવો જોઈએ. જો સુધારેલા કરાર પાસે કોઈ સ્વતંત્ર કરારજન્ય બળ ન હોય, જેમાં મૂળ કરારથી અલગ અને સ્વતંત્ર રીતે તેનો કોઈ અર્થ અને સામગ્રી ન હોય, તો એ સ્પષ્ટ છે કે કોઈ નવો કરાર અસ્તિત્વમાં આવતો નથી. મૂળ શરતો કરવામાં

આવેલા સુધારાઓ સાથે અસંગત હોય તે હદ સિવાય સુધારેલા કરારનો ભાગ બની રહે છે.

૩૬. બીજી તરફ, કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ વર્તમાન કેસના તથ્યોને સ્પષ્ટપણે લાગુ પડશે. કલમ ૬૩ નું દ્રષ્ટાંત "C" યોગ્ય છે, અને નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"(C) એ પાસે બી ના ૫,૦૦૦ રૂપિયા લેણાં છે. સી, બી ને ૧,૦૦૦ રૂપિયા ચૂકવે છે અને બી, એ પરના તેના દાવાના સંતોષમાં તેમને સ્વીકારે છે. આ ચુકવણી આખા દાવાની મુક્તિ છે."

૩૭. ઉપરોક્ત દ્રષ્ટાંત સ્પષ્ટ કરે છે કે વચનગ્રહણ કરનાર તૃતીય પક્ષ પાસેથી સંતોષ સ્વીકારી શકે છે જે પછી વચન આપનારને મૂળ કરારની આગળની કામગીરીમાંથી મુક્ત કરે છે.

૩૮. કપૂર ચંદ ગોધા વિ. મીર નવાબ હિમાયતઅલીખાન આઝમજાહ, (૧૯૬૩) ૨ એસસીઆર ૧૬૮ માં, એક બાબુ મદદ એન્ડ કંપનીએ બેરારના

પ્રિન્સને દાગીનાના વિવિધ સામાન વેચ્યા અને પહોંચાડ્યા. દાગીના, વાસ્તવમાં, અપીલકર્તાઓ દ્વારા પ્રિન્સને પહોંચાડવામાં આવ્યા હતા. પ્રિન્સેસ ડેટ્સ સેટલમેન્ટ કમિટી દ્વારા અનેક ચુકવણીઓ કરવામાં આવી હતી. અંતે, રૂ. ૨૭,૭૯,૦૭૮/- રૂપિયાની રકમની ચુકવણી કરવામાં આવી હતી જે અપીલકર્તા દ્વારા સંપૂર્ણ ચુકવણી કરવામાં આવી હોવાનું જણાવીને સ્વીકારવામાં આવી હતી.

૩૯. રૂ. ૯,૯૯,૯૪૦/- રૂપિયાનું બાકી લેણું હજુ પણ બાકી હોવાથી, અપીલકર્તાઓએ પ્રત્યુત્તરદાતા-પ્રિન્સ સામે દાવો દાખલ કર્યો. ટ્રાયલ કોર્ટ દ્વારા દાવો મંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો પરંતુ પ્રથમ અપીલ કોર્ટ દ્વારા રદ કરવામાં આવ્યો હતો જે વિપરીત નિષ્કર્ષ પર આવી હતી. સુપ્રીમ કોર્ટે દાવો રદ કરવામાં અપીલ કોર્ટ સાથે સંમતિ દર્શાવી. તેથી, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું:

"જ્યારે માધવ રાવને સૌપ્રથમ રજૂ કરવામાં આવ્યું ત્યારે એક્ઝિબિટ C પર કપૂરચંદની સહી હતી કે કેમ અથવા તેના પર સહી પછીથી કરવામાં આવી હતી કે કેમ તે અંગે પુરાવામાં કંઈક તફાવત હતો. તે તફાવત સાથે હવે અમને કોઈ લેવાદેવા નથી. ના તો અમને ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત બે સાક્ષીઓના પુરાવા વચ્ચેની કેટલીક નાની વિસંગતતાઓ સાથે લેવાદેવા છે. બે સાક્ષીઓ કે

જેઓનો અમે ઉલ્લેખ કર્યો છે તેમના પુરાવાનું સબસ્ટેન્ટિવ પરિણામ એ છે કે અપીલકર્તાઓના દાવાના સંપૂર્ણ સંતોષમાં ૨૦ લાખ રૂપિયા સ્વીકારવામાં કપૂરચંદને ગમે તેટલો અણગમો હોય, તે અંતે તેમ કરવા સંમત થયો હતો. તેણે માત્ર સંમતિ જ ન આપી, પરંતુ તેણે વાસ્તવમાં તમામ પ્રોમિસરી નોટ્સ પર સંપૂર્ણ સંતોષ અને ચુકવણીની નોંધ કરી અને ત્યારપછી તેણે ૮,૭૫,૦૦૦/- રૂપિયાના બીજા હપ્તાની ચુકવણી મેળવી જે ૧૧,૨૫,૦૦૦/- રૂપિયાના પ્રથમ હપ્તા સાથે મળીને ૨૦ લાખ રૂપિયાની રકમ પૂરી કરતી હતી. આ તથ્યો પર જે અપીલકર્તાઓ તરફથી આપવામાં આવેલા પુરાવા દ્વારા જ સ્થાપિત થાય છે, માત્ર એક જ નિષ્કર્ષ છે કે અપીલકર્તાઓના દાવાનો સંપૂર્ણ સંતોષ થયો હતો.

કાનૂની સ્થિતિ ખૂબ સ્પષ્ટ છે. ઈન્ડિયન કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ વંચાય છે:

"દરેક વચનગ્રહણ કરનાર તેને આપેલા વચનના પાલનમાંથી સંપૂર્ણ અથવા અંશતઃ મુક્તિ આપી શકે છે અથવા માફ કરી શકે છે, અથવા આવા પાલન માટે સમય લંબાવી શકે છે અથવા તેના બદલે જે યોગ્ય લાગે તે સંતોષ સ્વીકારી શકે છે."

કલમનું ઢ્રષ્ટાંત (સી) કહે છે

"એ પાસે બી ના ૫૦૦૦ રૂપિયા લેણાં છે. સી, બી ને ૧૦૦૦ રૂપિયા ચૂકવે છે, અને બી, એ પરના તેના દાવાના સંતોષમાં તેમને સ્વીકારે છે. આ ચુકવણી આખા દાવાની મુક્તિ છે."

અમને એવું લાગે છે કે આ કેસ સંપૂર્ણપણે કલમ ૬૩ અને તેના ઢ્રષ્ટાંત (c) દ્વારા આવરી લેવામાં આવ્યો છે. અપીલકર્તાઓએ તેમના દાવાના સંપૂર્ણ સંતોષમાં ચુકવણી સ્વીકારી હોવાથી, હવે પ્રત્યુત્તરદાતા સામે બાકીની રકમ માટે દાવો કરવા માટે હકદાર નથી."

(પૃષ્ઠો ૧૭૮-૧૭૯ પર)

આ કોર્ટે આગળ ઠરાવ્યું કે કરાર અને સંતોષ (એકોર્ડ એન્ડ સેટલમેન્ટ) ના મામલામાં અંગ્રેજી કાયદાની બારીકાઈઓ અધિનિયમની કલમ ૬૩ ને જોતાં ભારતીય અદાલતોને સ્પર્શતી નથી.

૪૦. એ સ્પષ્ટ છે કે વર્તમાન કેસના તથ્યો પર કેમ કે મૂળ કરારનું પાલન કરારના માત્ર એક જ પક્ષકાર દ્વારા કરવામાં આવ્યું છે અને બીજા પક્ષકાર દ્વારા

નહીં, બીજો કરાર કરવામાં આવે છે જેથી વચનગ્રહણ કરનાર (એટલે કે અહીં અપીલકર્તા) કરારના મૂળ પાત્રના બદલે, તેને યોગ્ય લાગે તેવો કોઈ પણ સંતોષ સ્વીકારી શકે. આમ, કરાર મૂળ વ્યવહારના એક ભાગ સાથે વ્યવહાર કરે છે, ચુકવણીનો ભાગ જે હજુ સુધી કરવામાં આવ્યો નથી જ્યારે મૂળ વ્યવહારને જીવંત રાખે છે. કરારની અન્ય કલમો આ નિષ્કર્ષને સમર્થન આપે છે. કલમ ૪ હેઠળ, જહાજનો માલિક ઉપરોક્ત દાવાના સંતોષ પહેલાં જહાજ વેચશે નહીં. અને, સૌથી ઉપર, કલમ (૬) હેઠળ, જો કોઈ કારણસર સદર ચુકવણી કરવામાં ન આવે, તો અપીલકર્તા સદર રકમની વસૂલાત માટે તમામ યોગ્ય કાનૂની પગલાં લેવા માટે હકદાર રહેશે, જેમાં જહાજની અટકાયતનો સમાવેશ થાય છે. કલમ (૮) દ્વારા પણ, મૂળ કરાર જીવંત રાખવામાં આવે છે. જો જહાજ બેંગકોક તરફ આગળ વધવા માટે અસમર્થ હોય, તો અપીલકર્તા જહાજના માલિક અને જહાજ સામે વસૂલાતના તેના અધિકારો જાળવી રાખે છે. જો મૂળ કરાર નવીનીકરણ દ્વારા અદ્રશ્ય થઈ ગયો હોત, તો જહાજની અટકાયત કરવા માટે યોગ્ય પગલાં લેવાનો કોઈ પ્રશ્ન જ નથી જે જહાજના માલિકની માલિકીનું છે જે વચનગ્રહણ કરનાર છે અને જેણે હજુ સુધી કરારનો પોતાનો ભાગ પૂરો કર્યો નથી. કલમ ૭ અને ૮ માં સમાવિષ્ટ ગેરંટી કલમ ફરીથી ચુકવણી માટે ધનુષ્યની માત્ર એક વધારાની દોરી છે. પીરિયસ, ગ્રીસની અદાલતોને વિશિષ્ટ અધિકારક્ષેત્ર આપવામાં આવ્યું છે તે વાતને કરારની કલમ ૬ સાથે વાંચવી પડશે. સ્પષ્ટપણે, ચુકવણી ન થાય તે કિસ્સામાં ઉપરોક્ત રકમ વસૂલ કરવા માટે જહાજની અટકાયત કોઈપણ બંદરે થઈ શકે છે, માત્ર પીરિયસ ખાતે નહીં. આ તમામ

કારણોસર, એવો દ્રષ્ટિકોણ છે કે સમગ્ર રીતે વંચાણે લેતા ઉપરોક્ત કરાર મૂળ કરારના નવીનીકરણ સમાન નથી, પરંતુ વાસ્તવમાં અપીલકર્તાઓને મૂળ કરાર હેઠળ ચુકવણી થાય તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે મૂળ કરારને જીવંત રાખીને કરવામાં આવ્યો હતો. વાસ્તવમાં, તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ નો કરાર ઓછી રકમે મૂળ દાવાનો નિકાલ નથી. જેમ કે અમારા દ્વારા ઠરાવવામાં આવ્યું છે, તે માત્ર તૃતીય પક્ષ ચાર્ટરર દ્વારા મૂળ વ્યવહારના ચુકવણીના ભાગને અમલમાં મૂકવાનું એક સાધન છે. જહાજ બેંગકોક ન જવાના અથવા તૃતીય પક્ષ ચાર્ટરર ચુકવણી કરવામાં નિષ્ફળ જવાના પરિણામે, અપીલકર્તાની મૂળ જવાબદારી ચાલુ રહી, અને જહાજની અટકાયત દ્વારા અમલયોગ્ય હતી. એ સ્થાપિત કાયદો છે કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના કરાર જેવા કરારનું કાનૂની રીતે અર્થઘટન કરવાનું નથી પરંતુ સામાન્ય વેપારીઓ તેનું જે રીતે અર્થઘટન કરે તે રીતે કરવાનું છે. શબ્દોમાં જે ક્લાસિક બની ગયા છે, હિલસ વિ. આર્કોસ, [૧૯૩૨] ઓલ ઈઆર ૪૯૪ પેજ ૫૦૩-૫૦૪ પર લોર્ડ રાઈટ જણાવ્યું છે:-

"વેપારીઓ ઘણીવાર સૌથી મહત્વપૂર્ણ કરારો કાચા અને સંક્ષિપ્ત સ્વરૂપમાં રેકૉર્ડ કરે છે; તેમના વેપારના ક્રમમાં તેમને પૂરતી અને સ્પષ્ટ લાગતી અભિવ્યક્તિની પદ્ધતિઓ વેપારથી અજાણ હોય તેવા લોકોને સંપૂર્ણ કે ચોક્કસથી દૂર લાગી શકે છે. તદનુસાર, ક્ષતિઓ શોધવામાં વધુ પડતા ચતુર કે સૂક્ષ્મ બન્યા વિના, ન્યાયી અને વ્યાપક રીતે આવા દસ્તાવેજોનું અર્થઘટન કરવાની કોર્ટની

ફરજ છે; પરંતુ, તેનાથી વિપરીત, કોર્ટે અંગ્રેજી કાયદાના જૂના મહાસૂત્ર, વર્બા ઇટા સંત ઇન્ટેલિજેન્ડા ચુટ રેસ મેગિસ વાલેઅત ક્વામ પેરેઅત ને લાગુ કરવાનો પ્રયાસ કરવો જોઈએ. જોકે, તે મહાસૂત્રનો અર્થ એ નથી કે કોર્ટે પક્ષકારો માટે કરાર બનાવવાનો છે, અથવા તેમણે વાપરેલા શબ્દોની બહાર જવાનું છે, સિવાય કે જ્યાં કાયદાના યોગ્ય સૂચિતાર્થો હોય, જેમ કે, ઉદાહરણ તરીકે, મશીનરીની બાબત તરીકે કોર્ટ દ્વારા શું ન્યાયી અને વ્યાજબી છે તે નિશ્ચિત કરવાનો સૂચિતાર્થ જ્યાં કરારનો ઇશિદો સ્પષ્ટ છે પરંતુ કરાર કોઈ વિગત પર મૌન છે. આમ એક સમયગાળા દરમિયાન ભવિષ્યની કામગીરી માટેના કરારોમાં, પક્ષકારો વિગતવાર ઘણી બાબતો સ્પષ્ટ કરવા માટે સમર્થ ન હોઈ શકે અથવા ઈચ્છતા પણ ન હોઈ શકે, પરંતુ કરારના અમલીકરણમાં તેમને સમાયોજિત કરવા માટે છોડી દે છે."

૪૧. તેવી જ રીતે સત્યા જૈન અને અન્ય વિ. અનિસ અહમદ રશદી અને અન્ય (૨૦૧૩) ૮ એસસીસી ૧૩૧ પેજ ૧૪૩ પર, આ કોર્ટે ઠરાવ્યું છે:—

"ડાહ્યા વેપારીઓ તરીકે કાર્ય કરતા પક્ષકારો દ્વારા ઈચ્છિત પરિણામ કે પરિણામ પ્રાપ્ત કરવા માટે કરારમાં શરત વાંચવા માટે

સામાન્ય રીતે વ્યવસાયિક કાર્યક્ષમતાના સિદ્ધાંતનો આશ્રય લેવામાં આવે છે. વ્યવસાયિક કાર્યક્ષમતા એટલે ઈચ્છિત પરિણામો ઉત્પન્ન કરવાની શક્તિ. વ્યવસાયિક કાર્યક્ષમતાની ક્લાસિક કસોટી મુરકોક [(૧૮૮૯) એલઆર ૧૪ પીડી ૬૪ (સીએ)] માં બોવેન, એલ.જે. દ્વારા પ્રસ્તાવિત કરવામાં આવી હતી. આ કસોટી માટે જરૂરી છે કે એક શરત માત્ર ત્યારે જ સૂચિત કરી શકાય જો પ્રતિફળની એવી નિષ્ફળતા ટાળવા માટે કરારને વ્યવસાયિક કાર્યક્ષમતા આપવી જરૂરી હોય જે વાજબી વેપારીઓ તરીકે પક્ષકારો ઈચ્છા રાખી શકતા નથી. પરંતુ પછી માત્ર સૌથી મર્યાદિત શરત જ સૂચિત કરવી જોઈએ – આ ધ્યેય પ્રાપ્ત કરવા માટે ન્યૂનતમ. જો કરાર શરત વિના વ્યવસાયિક અર્થ આપે છે, તો અદાલતો તેને સૂચિત કરશે નહીં. મુરકોક [(૧૮૮૯) એલઆર ૧૪ પીડી ૬૪ (સીએ)] માં બોવેન, એલ.જે. ના અભિપ્રાયમાંથી નીચેનો ફકરો સ્થિતિનો સારાંશ આપે છે: (પીડી પૃષ્ઠ ૬૮)

"... આના જેવા વ્યવસાયિક વ્યવહારોમાં, કાયદો સૂચિતાર્થ દ્વારા જે અસર કરવા ઈચ્છે છે તે વ્યવહારને એવી વ્યવસાયિક કાર્યક્ષમતા આપવાનો છે જે બંને પક્ષકારો દ્વારા તમામ બનાવોમાં ઈચ્છિત હોવી જોઈએ જેઓ વેપારી છે; એક તરફ વ્યવહારના તમામ જોખમો લાદવા નહીં, અથવા સફળતાની તમામ તકોમાંથી

એક તરફ મુક્ત કરવા નહીં, પરંતુ દરેક પક્ષકારને કાયદામાં એટલું વચન આપવા માટે, તમામ બનાવોમાં, જેટલું બંને પક્ષકારોની વિચારણામાં હોવું જોઈએ કે તે તે જોખમો કે તકોના સંદર્ભમાં જવાબદાર રહેશે."

૪૨. વેપારીની નજરના પ્રિઝમ દ્વારા કરારને વાંચતા, એ સ્પષ્ટ છે કે કરાર જે કંઈ કરે છે તે મૂળ કરારને સદર કરાર હેઠળ ચુકવણી થાય તે જોઈને પુનઃબળ આપવાનું છે. તેથી, વર્તમાન કેસના તથ્યોની પરિસ્થિતિમાં મૂળ કરારનું નવીનીકરણ (નોવેશન) થયું છે તેવા ડિવિઝન બેન્ચ દ્વારા લેવામાં આવેલા દ્રષ્ટિકોણ સાથે અમે અસંમત છીએ.

૪૩. જોકે, શ્રી બેનર્જીએ હેલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઇંગ્લેન્ડમાંથી એક ફકરો ટાંક્યો અને અન્યથા દલીલ કરવા માટે સિંગાપોર હાઈકોર્ટના ચુકાદા પર ભારે આધાર રાખ્યો. હેલ્સબરી (વોલ્યુમ ૩૭, ૪ થી આવૃત્તિ, પૃષ્ઠ ૨૮૭) માંથી ફકરો નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"૩૯૧. નિકાલ કે સમાધાનની અસર. જ્યાં પક્ષકારો ટ્રાયલ પહેલાં, વખતે કે દરમિયાન બાકી કાર્યવાહીનો નિકાલ કે સમાધાન કરે છે, નિકાલ કે સમાધાન યોગ્ય પ્રતિફળ માટે તેમની વચ્ચે

થયેલા નવા અને સ્વતંત્ર કરારની રચના કરે છે. તેની અસરો છે (૧) કાર્યવાહીનો અંત આણવો, કારણ કે તે તેના દ્વારા વપરાઈ ગઈ છે અને સમાપ્ત થઈ ગઈ છે; (૨) સંમતિ આપેલ શરતોને અમલમાં મૂકવા માટે અરજી કરવાની સ્વતંત્રતા માટે જોગવાઈ કરી હોય તે સિવાય, પક્ષકારોને દાવામાં આગળના કોઈપણ પગલાં લેતા અટકાવવા; અને (૩) મૂળ કાર્યવાહીના કારણને સંપૂર્ણપણે અતિક્રમિત કરવું. સંમતિથી કરવામાં આવેલો ચુકાદો કે હુકમ જ્યાં સુધી અને જ્યાં સુધી તે હેતુ માટે શરૂ કરાયેલી કાર્યવાહીમાં રદ કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી બાધ્યકારી છે અને તે, વધુમાં, રેકૉર્ડ દ્વારા રેસ જ્યુડિકાટા (એસ્ટોપેલ) તરીકે કામ કરે છે."

૪૪. એ યાદ રાખવું મહત્વપૂર્ણ છે કે જ્યારે કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ લાગુ કરવાની હોય, ત્યારે ભારતમાં હાઈકોર્ટોએ ચેતવણી આપી છે કે, અંગ્રેજી કાયદાથી વ્યાપક વિચલન હોવાથી, કલમને માત્ર તેની શરતો અનુસાર અમલમાં મૂકવી જોઈએ અને અંગ્રેજી કાયદા અનુસાર નહીં. આમ, ન્યૂ સ્ટાન્ડર્ડ બેંક, લિમિટેડ વિ. પ્રબોધ ચંદ્ર ચક્રવર્તી, એઆઈઆર ૧૯૪૨ કલકત્તા ૮૭ પેજ ૯૦-૯૧ પર, કલકત્તા હાઈકોર્ટ ઠરાવ્યું:-

"કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ દ્વારા, દરેક વચન આપનાર તેને આપેલા વચનના પાલનમાંથી સંપૂર્ણ અથવા અંશતઃ મુક્તિ આપી શકે છે અથવા માફ કરી શકે છે અથવા તેના બદલે જે યોગ્ય લાગે તે સંતોષ સ્વીકારી શકે છે. આ કલમ અંગ્રેજી કાયદાથી વ્યાપક વિચલન કરે છે, કારણ કે તે કોઈપણ કરાર અને મૂલ્યવાન પ્રતિફળનો ઉલ્લેખ કરતી નથી. તેથી તેને અંગ્રેજી સિદ્ધાંતના કોઈપણ સૂચિતાર્થ દ્વારા વિસ્તૃત કરવી જોઈએ નહીં: ચૂના મલ રામ નાથ વિ. મૂલ ચંદ-રામ ભગત [(૧૯૨૮) આઈ.એલ.આર. ૯ લાહોર ૫૧૦ (૫૧૮): એલ.આર. ૫૫ આઈ.એ. ૧૫૪ (૧૬૦)]."

૪૫. સમાન અસર માટે આનંદરામ મંગતુરામ વિ. ભોલારામ તનુમલ, એઆઈઆર ૧૯૪૬ બોમ્બે ૧ પેજ ૬ પર રિપોર્ટ થયેલ બોમ્બે હાઈકોર્ટનો ચુકાદો છે, જેમાં ચાગલા, જે. એ જણાવ્યું હતું:-

"પરંતુ વિદ્વાન જજ તેમનો અભિપ્રાય વ્યક્ત કરે છે કે વચનગ્રહણ કરનાર તેમ કરવા માટે પોતાને બાધ્ય ન કરે છતાં પણ સમય લંબાવી શકાય છે. વિદ્વાન જજ પ્રત્યે ખૂબ માન સાથે, હું કાયદાના નિવેદનના તે ભાગને સ્વીકારી શકતો નથી. વિદ્વાન જજનો ચુકાદો

અંગ્રેજી નિર્ણયો પર આધારિત છે જેનો તેમણે તેમના ચુકાદામાં ઉલ્લેખ કર્યો છે. પ્રિવી કાઉન્સિલે કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની સ્પષ્ટ કલમોનું અર્થઘટન કરતી વખતે કોમન લોના સિદ્ધાંતો આચાર ન કરવા માટે ભારતમાં અદાલતોને વારંવાર ચેતવણી આપી છે અને કોમન લોના સિદ્ધાંતો પર આધાર રાખવાનું જોખમ આ કેસમાં વધુ મોટું છે જ્યારે કોઈ ચાદ કરે છે કે કોન્ટ્રેક્ટ એક્ટની કલમ ૬૩ અંગ્રેજી કોમન લોના સિદ્ધાંતોથી વ્યાપક વિચલન કરે છે."

૪૬. જો હેલ્સબરીમાંનો ફ્કરો લાગુ કરવાનો હોય તો પણ, એ સ્પષ્ટ છે કે જે નિકાલની શરતોની વાત કરવામાં આવી છે તે યોગ્ય પ્રતિક્ષણ માટે હોવી જોઈએ, જે કલમ ૬૩ હેઠળ ગેરહાજર છે. ઉપરાંત, આવા નિકાલથી નવો અને સ્વતંત્ર કરાર બનવા માટે, તેણે કાર્યવાહીનો અંત આણવો જોઈએ જે તેના દ્વારા વપરાઈ ગઈ છે અને સમાપ્ત થઈ ગઈ છે; અને આ કારણોસર જ મૂળ કાર્યવાહીનું કારણ સંપૂર્ણપણે અતિક્રમિત થાય છે. અમે વર્તમાન કેસના તથ્યો પર જોયું છે કે કેવી રીતે, તારીખ ૨૫/૦૧/૨૦૦૦ ના હુકમ દ્વારા, ૨૦૦૦ ના સુટ નં. ૧ માં અરજી માત્ર બિન-પ્રાસંગિકતા માટે રદ કરવામાં આવી હતી, માત્ર વચગાળાના હુકમો રદ કરવામાં આવ્યા હતા અને એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે "જહાજ હવેથી અટકાયત હેઠળ રહેવાનું બંધ થશે." તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે તારીખ ૧૮/૦૧/૨૦૦૦ ના કરાર અનુસાર, કાર્યવાહીનો અંત આવ્યો ન હતો. ના તો મૂળ કાર્યવાહીનું કારણ અતિક્રમિત થયું હતું, જેમ કે અમે અગાઉ જણાવ્યું છે. જે

ક્ષણે નિકાલ કરારનો ભંગ થાય છે, અપીલકર્તાઓ જહાજના માલિક સામે જહાજની અટકાયત સહિતના યોગ્ય કાનૂની પગલાં લેવા માટે હકદાર બનશે, જે માત્ર ત્યારે જ થઈ શકે જો મૂળ કરાર હજી પણ અસ્તિત્વમાં હોય.

૪૭. શ્રી બેનજીએ ધ દિલમન કુલમાર, (૨૦૦૩) એસજીએચસી ૨૭૦ માં સિંગાપુર હાઈકોર્ટના ચુકાદા પર ભારે આધાર રાખ્યો હતો. તે કેસના તથ્યો પર, જહાજ રિપેર કરનારાઓએ જહાજનું સમારકામ કર્યું અને જહાજને સામગ્રી પૂરી પાડી. જહાજના માલિકે સમારકામ માટે ૬૫૦,૦૦૦ ડૉલર ચૂકવ્યા, તારીખ ૦૮/૦૫/૨૦૦૧ ના રોજ ૭૭૦,૮૨૨.૨૮ ડૉલરની બાકી રકમ છોડી દીધી. એક પશ્ચાતવર્તી નિકાલ કરાર કરવામાં આવ્યો હતો જેમાં જહાજ રિપેર કરનાર એડમિરલ્ટી સુટમાં તેમના દાવાના સંપૂર્ણ અને આખરી નિકાલમાં ૨૫,૦૦૦ ડૉલર વ્યાજ અને કાનૂની ખર્ચ તરીકે ૨૫,૦૦૦ ડૉલર સહિત ૩૧૦,૦૦૦ ડૉલરની કુલ રકમ સ્વીકારવા સંમત થયો હતો, જે ૧,૧૫૪,૮૧૬.૭૮ ડૉલરની રકમ માટે હતો. સદર ચુકાદાનો ફકરો ૭ મહત્વપૂર્ણ છે અને નીચે મુજબ વંચાય છે:

"૭. આ અપીલ દ્વારા ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલો મુદ્દો નિકાલ કરારના સાચા અર્થઘટન અને અસરને સ્પર્શતો હતો. રિટ અને અટકાયતના વોરંટને રદ કરવાનો મારો નિર્ણય લેતી વખતે, મારે

કરારનું અર્થઘટન કરવાનું હતું. સામાન્ય રીતે, સમજૂતી કરાર તમામ મૂળ દાવાઓ અને પ્રતિ-દાવાઓને મુક્ત કરશે સિવાય કે તે ભંગના કિસ્સામાં તેમના પુનરુત્થાન માટે સ્પષ્ટપણે જોગવાઈ કરે. નિકાલ કરાર એવી રીતે શબ્દોમાં લખાયેલો હતો કે તેની શરતો દ્વારા ૧,૧૫૪,૯૧૬.૭૮ ડૉલરની દાવાની રકમનો તાત્કાલિક બાધ્યકારી સંમતિ કરાર હતો. કલમ ૧ દ્વારા, વાદી મોટા દાવાના સંપૂર્ણ અને આખરી નિકાલમાં વ્યાજ અને કાનૂની ખર્ચ સહિત ૩૧૦,૦૦૦ ડૉલરની રકમ સ્વીકારવા સંમત થયો..."

૪૮. આ ફકરા પરથી, એ સ્પષ્ટ છે કે વાદીઓ મોટા દાવાના સંપૂર્ણ અને આખરી નિકાલમાં ઓછી રકમ સ્વીકારવા સંમત થયા હતા અને આ રકમ નિકાલ કરારમાં દર્શાવવામાં આવી હતી. વાસ્તવમાં, ચુકાદાના ફકરા ૧૧ અને ૧૩ માં, એવું જણાવવામાં આવ્યું છે:

"૧૧... વાદીઓના સોલિસિટરઓએ તારીખ ૧ ઓગસ્ટ ૨૦૦૨ ના ફેક્સમાં લખ્યું:

"[લેણી નીકળતી રકમ] વાસ્તવમાં નિકાલ કરારમાં દર્શાવ્યા મુજબ ૨૩ જાન્યુઆરી ૨૦૦૨ સુધીના વ્યાજ સાથે ૧૭૦,૦૦૦ એસ\$ છે ..."

"૧૩...૧૭૦,૦૦૦ ડૉલરનો આંકડો ક્યાંથી આવ્યો હતો તેની કોઈ સ્પષ્ટતા નહોતી જો તે નિકાલ કરારમાંથી ન હોય તો..."

૪૯. તે કેસના તથ્યો પર તેથી, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે મૂળ કાર્યવાહીનું કારણ અતિક્રમિત થઈ ગયું હતું અને મૂળ દાવાના સંદર્ભમાં કોર્ટ પાસે કોઈ અધિકારક્ષેત્ર નહોતું.

૫૦. આ કેસ સંપૂર્ણપણે અલગ પાડી શકાય તેવો છે કે, વર્તમાન કેસના તથ્યો પર, મૂળ કરાર હેઠળ લેણી નીકળતી રકમ નિકાલ કરાર હેઠળ લેણી અને ચૂકવવાપાત્ર રહી હતી. વ્યાજ અને કાનૂની ખર્ચ ઉમેરવામાં આવ્યા હતા તે બાબત પોતે મૂળ કરારને અતિક્રમિત કરવા સમાન બનશે નહીં, કારણ કે આ મૂળ કરાર હેઠળની ચુકવણીઓ સાથે સંબંધિત છે અને વચનગ્રહણ કરનારને તે જ સ્થિતિમાં મૂકે છે જાણે કે કરાર મૂળરૂપે પૂર્ણ થયો હોય. અમે એ પણ જોયું છે કે મૂળ કરાર અતિક્રમિત થયો ન હતો પરંતુ માત્ર તેને અમલમાં મૂકવા માંગવામાં આવ્યો હતો, કામગીરીની પદ્ધતિ અલગ હતી. આ પરિસ્થિતિ હોવાથી, المحاراة દ્રષ્ટિકોણ છે કે વર્તમાન કેસના તથ્યો પર મૂળ કરારનું નવીનીકરણ (નોવેશન) થયું હતું તેવો હાઈકોર્ટનો નિષ્કર્ષ ખોટો છે.

૫૧. અટકાયતની તારીખે એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ, આક્ષેપિત ચુકાદા દ્વારા જણાયું હતું તેમ, પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ જહાજનો માલિક હતો કે કેમ તે વિચારવાનું જ બાકી રહે છે.

૫૨. પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ એપ્રિલ ૨૦૦૦ માં કોઈ સમયે જહાજનો માલિક બન્યો હતો તેવી પીડબલ્યુ૧ ની મૌખિક કબૂલાત પર હાઈકોર્ટે ભારે આધાર રાખ્યો હતો. શ્રી સ્ટીફન લિવાનોસની જુબાનીમાંથી પસાર થતાં, અમે સ્પષ્ટ દ્રષ્ટિકોણ ધરાવીએ છીએ કે આવી કોઈ કબૂલાત ક્યારેય કરવામાં આવી નહોતી. પ્રશ્નો ૨૫૭ થી ૨૬૨ ના જવાબો સ્પષ્ટપણે દર્શાવશે કે સાક્ષીનું નિવેદન કે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ જહાજનો અંતિમ ખરીદનાર હતો તે શ્રેષ્ઠ રીતે અસ્પષ્ટ હતું, અને સ્પષ્ટપણે સાંભળેલી વાત (હિયરસે) હતી કારણ કે પ્રશ્ન ૨૬૦ ના જવાબમાં જણાવવામાં આવ્યું છે કે ગ્રીસમાં એક વકીલે કોઈ સમયે શ્રી લિવાનોસને કહ્યું હતું કે જહાજ સાથે શું થયું હતું. તેથી આ મૌખિક પુરાવા પરથી એવો નિષ્કર્ષ કાઢવો કે જહાજ એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં હાથ બદલ્યું હતું તે પ્રત્યુત્તરદાતાના કેસને બહુ આગળ લઈ જતું નથી.

૫૩. જોકે, હાઈકોર્ટે નોટરાઈઝ્ડ બિલ ઓફ સેલ તારીખ ૧૪/૦૪/૨૦૦૦, રેડીનેસની નોટિસ તારીખ ૧૫/૦૪/૨૦૦૦ પર પણ આધાર રાખ્યો હતો, જે પ્રત્યુત્તરદાતા દ્વારા સવારે ૧૧.૦૦ વાગ્યે સ્વીકારવામાં

આવી હતી, અને બપોરે ૨.૦૦ વાગ્યે જહાજનો કબ્જો સોંપવામાં આવ્યો હતો. નોંધવા જેવી મહત્વની બાબત એ છે કે ભૌતિક વિતરણ પ્રમાણપત્ર પર સહી કરનાર પેન્નોન શિપિંગ કોર્પોરેશન વતી હતો, જે થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસનો માત્ર એક એજન્ટ હતો, અને ફેસ્ટીલનો એજન્ટ નહોતો. ત્યારબાદ હાઈકોર્ટે આગળ જણાવ્યું કે લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ ચુકવણી પણ તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ કરવામાં આવી હતી અને આ દર્શાવશે કે જહાજમાં મિલકત એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં ટ્રાન્સફર કરવામાં આવી હતી, તેથી જહાજના નવા માલિક એટલે કે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ સામે કોઈ કાર્યવાહીનું કારણ બચશે નહીં. હાઈકોર્ટે આગળ જણાવ્યું કે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ના લેખિત જવાબમાં દાવો કરાયેલી ટ્રાન્સફર, એટલે કે થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસથી ઈસ્ટર્ન વેલ્થ ઈન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડ અને ત્યાર પછી ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન લિમિટેડને જે પછી ફેસ્ટીલે જહાજ વેચીને પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ને ટ્રાન્સફર કર્યું હતું, તે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ દ્વારા સાબિત થયું ન હતું, પરંતુ તેનાથી પ્રત્યુત્તરદાતાના કેસને કોઈ અસર થઈ ન હતી.

૫૪. અમને તારીખ ૨૭/૦૪/૨૦૦૦ નું બિલ ઓફ સેલ બતાવવામાં આવ્યું છે જેના દ્વારા થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસે ઈસ્ટર્ન વેલ્થ ઈન્વેસ્ટમેન્ટ લિમિટેડને આ ચાર વેચાણોમાંથી પ્રથમ વેચાણ માત્ર તારીખ ૨૭/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ કર્યું હતું. આ વેચાણનું પ્રતિફળ "એક યુએસ ડોલર અને/અથવા અન્ય મૂલ્યવાન પ્રતિફળ" ધરાવે છે જે કાયદામાં તેની અસરો પર ગંભીર શંકાઓ ઊભી

કરે છે. ગમે તે હોય, આ વેચાણ અંતે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ને કરવામાં આવેલા વેચાણની શ્રેણીમાં પ્રથમ વેચાણ હોવાથી, એ સ્પષ્ટ છે કે ફેરસ્ટીલ દ્વારા પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ને કરવામાં આવેલું વેચાણ આ તારીખ પછી જ થઈ શકે. શ્રી બેનર્જીએ અમારી સમક્ષ એવા સત્તાવાર દ્રષ્ટિકોણો ટાંક્યા કે એ જાણીતું છે કે એક જ જહાજ માટે વિવિધ પક્ષકારો વચ્ચે આ પ્રકારના બેક ટુ બેક વેચાણ થાય છે. તે ભલે તેમ હોય, પરંતુ પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ દ્વારા તેના દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલા લેખિત જવાબમાં તેના દાવા અનુસાર, જેમાંથી અંતે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ તેનો માલિકી હક મેળવે છે તે દરેક બેક ટુ બેક વેચાણને સાબિત કરવું અને સ્પષ્ટ કરવું હજુ પણ જરૂરી છે. જેમ કે હાઈકોર્ટ દ્વારા સાચું ઠરાવવામાં આવ્યું છે, આમાંથી કોઈપણ બેક ટુ બેક વેચાણનો કોઈ પુરાવો નથી, અને વાસ્તવમાં મૂળ માલિક પાસેથી સૌથી પહેલું વેચાણ હાઈકોર્ટ જહાજ ફેરસ્ટીલ દ્વારા પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ને વેચવામાં આવ્યું હોવાનું જણાયા પછી ઈસ્ટર્ન વેલ્થની તરફેણમાં થયું છે, જે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ના પોતાના દાવો કરેલા કેસથી વિરુદ્ધ જાય છે. અમને તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના એક દસ્તાવેજનો પણ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો જેના દ્વારા લેટર ઓફ ક્રેડિટમાં નવી કલમ ૮ ઉમેરવાની હતી જે નીચે મુજબ વંચાય છે:-

"સાયપ્રસ રિપબ્લિકની એમ્બેસી, મેરિટાઇમ સેક્શન, પીરિયસ દ્વારા જારી કરાયેલ બોજ મુક્ત પ્રમાણપત્રની નકલ, જે પ્રમાણિત કરે છે કે સાયપ્રસ રજિસ્ટર ઓફ શિપ્સમાં કાયમી ધોરણે રજિસ્ટર્ડ

મોટર વેસલ "નિકોલસ એસ", જેની માલિકી સાયપ્રસની "થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસ શિપિંગ લિમિટેડ" ની છે તે ગીરો અને અન્ય કોઈપણ બોજથી મુક્ત છે."

વધુમાં, કલમ નં. ૮ મુજબ અમે પુષ્ટિ કરીએ છીએ કે ખરીદદારોને કલકત્તામાં વેચનાર અથવા તેમના એજન્ટો પાસેથી તારીખ ૧૫/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ રેડીનેસની નોટિસ (એનઓઆર) મળી છે અને શરતો મુજબ એલ/સી સોદો કરવા માટે તમને અધિકૃત કરીએ છીએ."

આ કલમ ફરીથી દર્શાવવા માટે જશે કે તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ પણ જહાજના માલિક થર્ડ એલિમેન્ટ એન્ટરપ્રાઇઝીસ હતા અને પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ નહોતા.

૫૫. લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ તારીખ ૨૬/૦૪/૨૦૦૦ ના રોજ પૂરી ચુકવણી કરવામાં આવી હતી તેવા હાઈકોર્ટના નિષ્કર્ષ અંગે, પ્રત્યુત્તરદાતાનો પોતાનો દાવો જે તેણે તારીખ ૦૯/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ ફેરસ્ટીલ સામે દાખલ કર્યો હતો તે દર્શાવે છે કે સદર દાવો દાખલ કરવાની તારીખ સુધી આવી કોઈ ચુકવણી કરવામાં આવી નહોતી. દાવો કપટના ગ્રાઉન્ડ પર ફેરસ્ટીલ અને

પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ વચ્ચેના તારીખ ૨૧/૦૧/૨૦૦૦ ના કરારના રદ્દીકરણની દાદ માટે હતો. દાવાનો ફકરો ૨૭ મહત્વપૂર્ણ છે અને નીચે મુજબ જણાવે છે:—

"૨૭. ઉપરોક્ત જણાવેલ તથ્યો અને સંજોગોમાં, પ્રતિવાદી નં. ૧ એ વાદીને પ્રતિવાદી નં. ૧ ની તરફેણમાં પ્રતિવાદી નં. ૨ મારફતે સદર એલ/સી જારી કરવા/ખોલવા માટે કપટપૂર્વક પ્રેરિત કર્યો છે. પ્રતિવાદી નં. ૧ સદર એલ/સી હેઠળ કોઈ ચુકવણી મેળવવા માટે હકદાર નથી અને મેળવવાથી રોકવો જોઈએ અને વાદી તે સંબંધમાં કાયમી મનાઈદુકમનામાની દાદનો દાવો કરે છે."

૫૬. બીજા દાવામાં માંગેલી દાદ પણ મહત્વપૂર્ણ છે અને પ્રાર્થના "C" અને "D" ભૌતિક છે અને નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"(c) પ્રતિવાદી નં. ૧ ની તરફેણમાં પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા જારી કરાયેલ તારીખ ૮ એપ્રિલ ૨૦૦૦ ના લેટર ઓફ ક્રેડિટ નં. સીએએલ/૨૪૦૦૬ હેઠળ કોઈ નાણાં મેળવવાથી પ્રતિવાદી નં. ૧ ને ભલે તે પોતે હોય કે તેના નોકરો કે એજન્ટો મારફતે રોકતું કાયમી મનાઈદુકમનામું.

(d) પ્રતિવાદી નં. ૧ ની તરફેણમાં તેના દ્વારા જારી કરાયેલ/ખોલવામાં આવેલા તારીખ ૮ એપ્રિલ ૨૦૦૦ ના લેટર ઓફ ક્રેડિટ નં. CAL/24006 હેઠળ કોઈ ચુકવણી કરવાથી પ્રતિવાદી નં. ૨ ને રોકતું કાયમી મનાઈદુકમનામું."

૫૭. આ દર્શાવશે, તારીખ ૦૮/૦૫/૨૦૦૦ ની પ્લાન્ટમાં કરાયેલી પ્રત્યુત્તરદાતાની પોતાની કબૂલાત પર, કે તારીખ ૦૮/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ પણ લેટર ઓફ ક્રેડિટ હેઠળ નાણાં હજુ સુધી મળ્યા નહોતા અને તેથી, પ્રતિવાદી નં. ૧ ને આ નાણાં મેળવવાથી અને બેંક ઓફ બરોડા - વાદીની બેંક - ને પ્રતિવાદી નં. ૧ ને આવી કોઈ ચુકવણી કરવા સામે રોકતો મનાઈદુકમનામું આપવો જોઈએ. આમ, એ સ્પષ્ટ છે કે હાઈકોર્ટ તેના દ્રષ્ટિકોણમાં સાચી નહોતી કે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ દ્વારા સાબિત કરવામાં આવ્યું હતું કે એપ્રિલ, ૨૦૦૦ માં ફેસ્ટીલ કોર્પોરેશન દ્વારા પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ ને વેચાણ થયું હતું જેના દ્વારા પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ જહાજનો માલિક બન્યો હતો. તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે પ્રત્યુત્તરદાતા નં. ૧ અટકાયતની તારીખે એટલે કે તારીખ ૦૨/૦૫/૨૦૦૦ ના રોજ પોતાની તરફેણમાં જહાજની માલિકીનો ફેરફાર થયો હતો તે સાબિત કરવામાં નિષ્ફળ ગયો છે. આ પરિસ્થિતિ હોવાથી, અમે હાઈકોર્ટનો ચુકાદો રદ

કરીએ છીએ અને ટ્રાયલ કોર્ટનું હુકમનામું પુનઃસ્થાપિત કરીએ છીએ જે નીચે મુજબ વંચાય છે:—

"પરિણામે, દાવો સફળ થાય છે. જહાજ એમ.વી. નિકોલાસ—એસ સામે ૯૪,૬૧૧.૨૫ યુએસ ડોલરનું હુકમનામું રહેશે જે ભારતીય ચલણમાં ૪૨,૫૭,૫૦૦.૦૦ રૂપિયા સમાન છે. વાદી રજિસ્ટ્રાર, હાઈકોર્ટ, ઓરિજિનલ સાઈડ પાસે રજૂ કરાયેલી રોકડ જામીનગીરીમાંથી તેના પર જમા થયેલા વ્યાજ સાથે સદર રકમ વસૂલ કરવા માટે હકદાર રહેશે. રજિસ્ટ્રાર, ઓરિજિનલ સાઈડ, હાઈકોર્ટ, જોકે, તેને લાગુ પડતું જરૂરી કમિશન કાપવા માટે હકદાર છે."

૫૮. અપીલ, તદનુસાર, ઉપરોક્ત શરતોમાં મંજૂર કરવામાં આવે છે.

અપીલ મંજૂર.

વિષય: એડમિરલ્ટી કાયદા હેઠળ દરિયાઈ ગ્રહણઅધિકાર (મેરિટાઇમ લીન), દરિયાઈ દાવા અને જહાજની અટકાયત અંગેનો સુપ્રીમ કોર્ટનો ચુકાદો.

This judgment has been translated using AI Tool

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.