

कसान सुभाष कुमार

बनाम

प्रिंसिपल ऑफिसर, मर्चेटाइल मरीन विभाग, मद्रास

22 फरवरी, 1991

[के. एन. साइकिया और मदन मोहन पंची, जे. जे.]

मर्चेट शिपिंग अधिनियम 1958: धारा 363- कैप्टन की अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच का आरंभ।

अपीलकर्ता मास्टर ऑफ द मर्चेट शिप, एम. वी. इमाको थे, जब यह भारत से लगभग 232 समुद्री मील दूर गहरे समुद्र में डूब गया था। अपीलार्थी के पास जहाजरानी महानिदेशक, कलकत्ता द्वारा जारी मास्टर प्रमाणपत्र था। यह जहाज सिंगापुर की एक कंपनी के स्वामित्व में था और पनामा का झंडा फहराता था।

प्रथम प्रत्यर्थी ने 14 वें महानगर मजिस्ट्रेट, एगमोर, मद्रास की अदालत में अपीलार्थी के खिलाफ मर्चेट शिपिंग अधिनियम, 1958 की धारा 363 के तहत कार्यवाही शुरू करने के लिए शिकायत दर्ज की, जिसमें अपीलार्थी की लापरवाही के बारे में शिकायत की गई, जब वह जहाज का मालिक था और आगे कहा गया कि शिपिंग दुर्घटना मास्टर की सरासर लापरवाही और घोर अक्षमता के कारण हुई थी, जब वह जीवन नौकाओं और जीवन शिल्प को लॉन्च करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप जहाज, माल और नाविकों के मूल्यवान जीवन का नुकसान हुआ।

अपीलार्थी ने दंड प्रक्रिया संहिता की धारा 482 के तहत उच्च न्यायालय में आपराधिक विविध याचिका यह कहते हुए दायर की कि कार्यवाही अदालत की प्रक्रिया के दुरुपयोग से हुई थी और अदालत को अपीलार्थी के खिलाफ शिकायत के साथ आगे बढ़ने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था जबकी उसकी ओर से कोई लापरवाही नहीं थी।

उच्च न्यायालय ने याचिका खारिज कर दी और अभिनिर्धारित किया कि इस प्रकरण पर शिपिंग एक्ट लागू होता है और याचिकाकर्ता का कृत्य सरासर लापरवाहीपूर्वक है तथा एक्ट के अन्तर्गत अन्वेषण व जांच के लिए कहा, अपीलकर्ता ने इस न्यायालय में अपील की है।

इस न्यायालय में अन्य बातों के साथ-साथ अपीलार्थी की ओर से यह तर्क दिया गया था कि (i) लापरवाही की शिकायत एक विदेशी जहाज, विदेशी झंडा फहराते हुए, भारत से 232 समुद्री मील दूर भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र के बाहर के संबंध में हैं, जिससे अधिनियम लागू नहीं होता (ii) भले ही अधिनियम लागू होता हो यह अधिनियम के भाग XII में परिकल्पित रूप से एक शिपिंग दुर्घटना के बराबर नहीं है; और यह (iii) यह मान भी लिया जाए कि अध्याय XII लागू होता है तब भी शिकायत को अपीलार्थी द्वारा 14 वें महानगर मजिस्ट्रेट, एगमोर की अदालत में अधिनियम की धारा 363 के तहत दायर नहीं किया जा सकता था।

प्रत्यर्थी की ओर से यह तर्क दिया गया कि नौवहन दुघटना भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र के भीतर जो कि 200 समुद्री मील तक विस्तारित है, के भीतर हुई थी, यह अधिनियम लागू होगा। आगे यह भी कहा गया कि अधिनियम के भाग VI के तहत जारी योग्यता का प्रमाण पत्र एक मूल्यवान प्रमाण पत्र था और यदि इस तरह के योग्यता प्रमाण पत्र के धारक की सक्षमता पर घोर कदाचार या अक्षमता का आरोप लगाया गया हो तो ऐसा कोई कारण नहीं था कि केंद्र सरकार उस कदाचार या अक्षमता की जांच का आदेश धारा 361 के तहत अधिकारिता का प्रयोग करने के लिए सक्षम अदालत को नहीं दे सकती हो।

उच्च न्यायालय के फैसले को अपास्त करते हुए अपील की अनुमति दी जाती है और अपीलार्थी के खिलाफ शिकायत और कार्यवाही को यह अदालत रद्द करती है,

अभिनिधारित (1) यह जहाज पूरी तरह से प्रत्येक व्यक्ति के स्वामित्व वाला जहाज नहीं था। जो भारत का नागरिक था या कंपनी अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (2) के खंड (बी) या (सी) के तहत विवरण को संतुष्ट करती हो। यह जहाज पनामा में पंजीकृत एक पनामा का जहाज होने के कारण इस अधिनियम के दायरे में केवल तब तक है जब वह भारत के भीतर इसके क्षेत्रीय जल को शामिल करते हुए था। [ 749 सी-डी]

(2) भारत सरकार द्वारा 15 जनवरी 1977 को जारी अधिसूचना द्वारा 40वें संविधान संशोधन अधिनियम 1976 के तहत भारत के विशेष आर्थिक क्षेत्र को तट से समुद्र में 200 समुद्री मील की दूरी तक और अन्य समुद्री क्षेत्र तक विस्तारित किया गया था। [ 750एच-751ए]

( 3 ) प्रादेशिक जल की अवधारणा, महाद्वीपीय शेल्फ और विशेष आर्थिक क्षेत्र अलग-अलग अवधारणाएँ हैं और तटीय आधार रेखा से समुद्र में 200 समुद्री मील की सीमा तक अनन्यतः आर्थिक क्षेत्र की घोषणा किसी भी प्रकार से प्रादेशिक जल की सीमा को विस्तारित नहीं करेगी जो 12 समुद्री मील तक है जो उचित आधार रेखा से मापा जाता है। [ 751बी]

(4) स्वीकृत रूप से दुर्घटना के समय जहाज भारत के जलीय क्षेत्र से तथा भारत के अनन्यतः के आर्थिक क्षेत्र से परे था। ऐसी स्थिति में यह जहाज, अधिनियम की धारा 2 के अंतर्गत नहीं आएगा और परिणामस्वरूप अधिनियम के प्रावधान तत्काल हताहतो पर लागू नहीं होंगे। [ 751सी]

(5) अधिनियम अपने आप में लागू नहीं हुआ है, अध्याय XII भी अधिनियम के भाग के रूप में लागू नहीं होगा। [ 751डी]

(6) धारा 361 के तहत जो परिकल्पना की गई है वह एक शिपिंग दुर्घटना की औपचारिक जांच है, और ना कि प्रारंभिक जांच, इसी तरह धारा

262 में शिपिंग दुर्घटना में की औपचारिक जांच के अलावा किसी भी अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच करने की परिकल्पना नहीं की गई है। [ 753 एच-754 बी]

(7) प्रथम दृष्टया, शिकायत में धारा 363 के अंतर्गत आवश्यक तत्वों का खुलासा नहीं किया गया है। इसमें कहीं भी उल्लेख नहीं किया गया है कि यह केंद्र सरकार द्वारा अदालत में मामले के बयान का प्रेक्षण था; इसमें यह भी उल्लेख नहीं है कि विश्वास करने का कारण था कि नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जाँच के अलावा अन्य तरीके से स्थापित किए गए। दूसरी ओर पैरा 2 यह कहता है कि शिकायतकर्ता मुख्य अधिकारी है जो आरोपियों की लापरवाही के बारे में शिकायत करने के लिए अधिनियम के तहत नियुक्त सक्षम व्यक्ति है, इसमें कोई संदेह नहीं है कि वह धारा 363 के अंतर्गत इतना सशक्त नहीं है। [ 757 जी, ई-एफ]

(8) उच्च न्यायालय ने यह सही रूप से माना कि धारा 363 केंद्र सरकार मामले को उस अदालत को भेजने के लिए सक्षम है, जिसे धारा 361 के अधीन न्यायिक जांच के लिए मास्टर या इंजीनियर के खिलाफ शिपिंग दुर्घटना में औपचारिक जांच के अलावा अक्षमता या कदाचार के आरोप जांच करने का अधिकार था, लेकिन उच्च न्यायालय इस बात पर ध्यान देने में विफल रहा कि शिकायतकर्ता के पास धारा 363 के तहत कोई शक्ति नहीं थी। [ 758 सी-डी]

आपराधिक अपील न्यायनिर्णय: आपराधिक अपील 1991 की सं. 135

मद्रास उच्च न्यायालय के क्रिम. एम. पी. सं. 1989 का 2717  
दिनांक 16.6.1989 के निर्णय और आदेश से।

अपीलार्थी की ओर से टी. एस. कृष्णमूर्ति अय्यर, के. राजेश्वर, एन.  
डी. बी. राजू और के. आर. चौधरी।

प्रत्यर्थी की ओर से के. के. लाहिडी, आर. के. जैन (एन. पी.),  
श्रीकांत, एन. तेरदल, श्रीमती सुषमा सूरी और ए. सुब्बा राव।

न्यायालय का निर्णय के. एन. साइकिया, जे. द्वारा दिया गया।

विशेष अनुमति दी गई।

अपीलार्थी कैप्टन सुभाष कुमार मर्चेंट शिप एम. वी. ईमैको के मास्टर  
थे। जो ईमैको शिपिंग कंपनी (पी) लिमिटेड सिंगापुर के स्वामित्व का था,  
जिसे इसके बाद 'द शिप' कहा जाता है। 12.8.86 को जहाज वैसल्स होल्ड  
नोस 2 & 3 को पानी लेते हुए जहाज संकट में पड़ गया, पंपिंग ऑपरेशन  
अपर्याप्त था और हालांकि शुरू में अपीलकर्ता ने मदद के लिए रेडियो संदेश  
भेजा था, लेकिन वह जीवन नौकाओं और जीवन शिल्प को लॉन्च करने  
और एम. वी. शॉन वर्ल्ड को उन्हें लेने में सक्षम बनाने के लिए जहाज को  
छोड़ने में विफल रहा और मोटर जीवन नौकाओं और जीवन शिल्प की

विफलता के कारण लगभग 18.25 घंटे पर, जब जहाज डूब गया, तो 28 में से केवल 11 व्यक्तियों को बचाया गया, जिसके परिणामस्वरूप शेष व्यक्तियों की जान चली गई। उस दिन मद्रास रेडियो, जो भूमि और समुद्री जहाजों के बीच संचार केंद्र था, ने प्रधान अधिकारी, वाणिज्यिक समुद्री विभाग, मद्रास, जिला मद्रास के कार्यालय को सूचित किया, जिसे इसके बाद 'प्रधान अधिकारी' के रूप में बुलाया गया है, कि अपीलार्थी से उक्त रेडियो को एक तत्काल संदेश प्राप्त हुआ था और उस संचार से यह स्पष्ट था कि अपीलार्थी की कमान में जहाज को 11 डिग्री 08 मिनट उत्तर, 83 डिग्री 41 मिनट पूर्व में 12 तारीख को ग्रीनविच में तैनात किया गया था। उक्त संदेश ने आगे संकेत दिया कि पोत की वैसल्स होल्ड नोस 2 & 3 को वे पानी में ले रहे थे और पंपिंग ऑपरेशन पर्याप्त नहीं था और 20.28 घंटे पर इसने आसपास के सभी जहाजों से सहायता मांगी।। मद्रास रेडियो ने फिर से प्रधान अधिकारी से संपर्क किया और कहा कि रेडियो को एस. ओ. एस. संदेश (संकट संदेश) मिला है और उन्होंने आवश्यक कदम उठाए हैं।

प्रधान अधिकारी ने 14 वें मेट्रोपोलीटन मजिस्ट्रेट, एग्मोर, मद्रास-8 की अदालत में अपीलार्थी के खिलाफ मर्चेंट शिपिंग एक्ट, 1958 (1958 का केंद्रीय अधिनियम संख्या 4) की धारा 363 के तहत जांच की कार्यवाही शुरू करने के लिए शिकायत दर्ज की, जिसे इसके बाद 'अधिनियम' कहा गया है, जिसमें अपीलार्थी की लापरवाही के बारे में शिकायत की गई है,

जब वह ऊपर बताए गए अनुसार जहाज का मालिक था; और यह कि उस समय वह लक्ष्मी निवास, 41, मार्शल रोड, एग्मोर, मद्रास-8 में रह रहा था और आगे कहा कि जहाजरानी दुर्घटना जहाज और चालक दल की कमान संभालने में अपीलार्थी की ओर से सरासर लापरवाही और घोर अक्षमता के कारण हुई थी और यह भी तथ्य है कि जीवननौका और जीवनशिल्प का उपयोग नहीं किया गया था और यहां तक की उतार भी नहीं गया था, जिससे यह संकेत मिलता है कि अपीलार्थी ने इस बारे में सोचा भी नहीं था जैसा कि एक जहाज के कप्तान को करना चाहिए था, जिसके परिणामस्वरूप जहाज के माल और नाविकों के मूल्यवान जीवन की हानि हुई जिनके पास कप्तान की सक्षमता पर संदेह करने या उसके विरुध विद्रोह करने का भी समय नहीं था। शिकायत में तदनुसार कहा गया कि मजिस्ट्रेट के न्यायालय को धारा 363 के प्रावधानों द्वारा अपीलार्थी की अक्षमता या दुराचार के आरोपों की जांच करने की शक्तियां मिली थीं। इसने यह भी कहा कि अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार जांच शुरू की जा सकती है ताकि केंद्र सरकार द्वारा दिए गए मास्टर, अर्थात् अपीलार्थी के योग्यता प्रमाण पत्र को रद्द किया जा सके और उपरोक्त जांच करने के बाद अधिनियम के तहत रद्द करने की सिफारिश की जा सके। शिकायत में यह भी कहा गया है कि अपीलार्थी अधिनियम के भाग XII के प्रावधानों के तहत अपने खिलाफ कार्रवाई करने के लिए उत्तरदायी है, जिसमें जांच और जांच के विभिन्न तरीकों की परिकल्पना की गई है और धारा 363 के तहत

अदालत को अपीलार्थी की अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच करने की शक्तियां थीं।

अपीलार्थी को 25.3.1988 को एक नोटिस मिला, जिसमें कहा गया था कि अधिनियम की धारा 363 के तहत 14 वें महानगर मजिस्ट्रेट के समक्ष उनके खिलाफ जांच की कार्यवाही शुरू की गई थी। इसके बाद अपीलार्थी ने धारा 482 सी. आर. पी. सी. के तहत क्रि. एम. पी. 1988 का 2717 उच्च न्यायालय में यह कहते हुए दायर की कि कार्यवाही अदालत की प्रक्रिया के दुरुपयोग से हुई थी और अदालत को अपीलार्थी के खिलाफ शिकायत के साथ आगे बढ़ने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था जबकी उसकी ओर से कोई लापरवाही नहीं थी। यह भी कहा गया कि यह तथ्य है कि अपीलकर्ता जहाजरानी महानिदेशक, कलकत्ता द्वारा जारी मास्टर प्रमाणपत्र का धारक था, अधिनियम के प्रावधानों को आकर्षित नहीं करेगा चूंकि जहाज एक विदेशी जहाज था और मास्टर प्रमाणपत्र एक विदेशी देश द्वारा जारी किया गया था और दुर्घटना भारत से लगभग 232 समुद्री मील दूर गहरे समुद्र में हुई थी और खुले समुद्र में होने के कारण जहाज अधिकार क्षेत्र के अधीन था और उस राज्य की सुरक्षा के लिए भी जिसके समुद्री झंडे के तहत यह रवाना हुआ था। यह आगे कहा गया था कि अपीलार्थी को पनामा सरकार द्वारा जारी प्रमाण पत्र के आधार पर जहाज की कमान संभालनी थी, जहाज का झंडा पनामा का था और इसलिए, अधिनियम के प्रावधान बिल्कुल भी

लागू नहीं होंगे, इसकी धारा 363 तो बिल्कुल भी नहीं, दूसरे शब्दों में कार्यवाही का उद्देश्य कथित रूप से अपीलार्थी को अधिकार क्षेत्र के बिना परेशान करना था और यह अदालत की प्रक्रिया का दुरुपयोग था।

याचिका की सुनवाई करने वाले विद्वान एकल न्यायाधीश ने इस तर्क को इस आधार पर खारिज कर दिया कि अधिनियम की धारा 2 की भाषा को देखते हुए यह लागू नहीं होगा और यह उस प्रकार की नौवहन दुर्घटना नहीं है जिसे अधिनियम की धारा 358 में परिभाषित किया गया है और यह अभिनिर्धारित किया गया है कि अधिनियम तत्काल मामले में लागू होता है और याचिकाकर्ता का कार्य लापरवाही-पूर्वक है और अधिनियम के तहत अन्वेषण और जांच का आह्वान किया गया है। इसलिए यह अपील की गई है।

अपीलकर्ता के विद्वान वकील श्री टी. कृष्णमूर्ति अय्यर ने तर्क दिए कि भारत से 232 समुद्री मील दूर और इस तरह, भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र के बाहर किसी स्थान पर विदेशी झंडा फहराने वाले विदेशी जहाज के संबंध में हुई लापरवाही शिकायत के संबंध में अधिनियम लागू नहीं होगा; और यह कि भले ही यह लागू हो, यह अधिनियम के भाग XII में परिकल्पित रूप से एक शिपिंग हताहत के बराबर नहीं होगा; और अंत में यह मानते हुए भी कि अध्याय XII लागू होता है, प्रधान अधिकारी द्वारा 14 वें महानगर मजिस्ट्रेट, एग्मोर, मद्रास-8 की अदालत में अधिनियम की धारा 363 के

तहत शिकायत दायर नहीं की जा सकती थी।

उत्तरदाताओं के विद्वान वकील श्री के. लाहिड़ी ने तर्क दिए कि नौवहन दुर्घटना भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र के भीतर हुई है जो 200 समुद्री मील तक फैली हुई है, अधिनियम लागू होगा और शिकायत अधिनियम की धारा 363 के तहत सही तरीके से दायर की गई थी; और यह कि उच्च न्यायालय ने आपराधिक प्रक्रिया संहिता की धारा 482 के तहत कार्यवाही को रद्द करने से सही इंकार किया है ।

इस अपील में तीन प्रश्नों पर निर्णय लिया जाना है। मामले की परिस्थितियाँ; दूसरा, यदि अधिनियम लागू था तो क्या अधिनियम का भाग XII लागू होगी; और तीसरा, यदि अधिनियम और भाग XII दोनों लागू थे तो क्या प्रधान अधिकारी द्वारा की गई शिकायत अधिनियम की धारा 363 के तहत अधिकारी रखरखाव योग्य होगा।

पहले प्रश्न को लेते हुए, यह अधिनियम विकास को बढ़ावा देने के लिए और राष्ट्रीय हित की सेवा के लिए सबसे उपयुक्त तरीके से भारतीय व्यापारिक समुद्री का विकास और कुशल रखरखाव सुनिश्चित करना और उस उद्देश्य के लिए भारतीय जहाज के पंजीकरण और व्यापारिक जहाजरानी से संबंधित कानून के लिए एक राष्ट्रीय जहाजरानी बोर्ड और जहाजरानी राष्ट्रीय कोष की स्थापना करना। अधिनियम की धारा 2 इसके अनुप्रयोग से

संबंधित है और कहती है:

" (1) जब तक कि अन्यथा स्पष्ट रूप से उपबंधित नहीं किया गया है, इस अधिनियम के प्रावधान इन पर लागू होंगे-

(क) कोई भी पोत जो भारत में पंजीकृत है; या

(ख) कोई पोत जिसका इस अधिनियम द्वारा पंजीकृत होना आवश्यक है या (ग) कोई अन्य पोत जो पूरी तरह से व्यक्तियों के स्वामित्व में है जिनमें से प्रत्येक धारा 21 के खंड (क) या (ख) या (ग) में निर्दिष्ट विवरणों में से कोई भी हो, जैसा भी मामला हो, लागू होती है, इसलिए पोत जहां भी हो लागू होगी।

(2) जब तक अन्यथा स्पष्ट रूप से प्रावधान नहीं किया जाता है, इस अधिनियम के प्रावधान जो उप-धारा (1) में निर्दिष्ट जहाजों के अलावा अन्य जहाजों पर लागू होते हैं, केवल तब तक लागू होंगे जब तक कि ऐसा कोई जहाज भारत के भीतर है, जिसमें उसके क्षेत्रीय जल भी शामिल हैं।

इस मामले में जहाज भारत में पंजीकृत नहीं था और इस अधिनियम द्वारा पंजीकृत होने की आवश्यकता नहीं थी। खंड (ग) धारा 21 के खंड (क)(ख) और (ग) को संदर्भित करता है जो भारतीय जहाजों को परिभाषित करता है, और कहता है:

" इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, एक जहाज को भारतीय जहाज नहीं माना जाएगा जब तक कि वह पूरी तरह से उन व्यक्तियों के स्वामित्व में न हो जिनके लिए निम्नलिखित विवरणों में से कोई भी लागू होता है:

(क) भारत का नागरिक; या

(ख) एक कंपनी जो निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करती है,

(i) कंपनी का व्यवसाय का प्रमुख स्थान भारत में है।

(ii) कंपनी के शेयर पूँजी का कम से कम पचहत्तर प्रतिशत भारत के नागरिकों के पास हो, परंतु केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, ऐसे न्यूनतम प्रतिशत में परिवर्तन कर सकती है और जहाँ न्यूनतम प्रतिशत में परिवर्तन किया गया है ऐसा परिवर्तित प्रतिशत, इस उपखंड में निर्दिष्ट प्रतिशत के लिए अधिसूचना की तारीख से प्रतिस्थापित माना जाएगा।

(iii) कम से कम कुल संख्या के तीन-चौथाई कंपनी के निदेशक भारत के नागरिक हो।

(iv) निदेशक मंडल के अध्यक्ष और कंपनी के प्रबंधन निदेशक, यदि कोई हों, भारत के नागरिक हैं।

(v) कंपनी के प्रबंध अभिकर्ता, यदि कोई हैं, भारत के नागरिक हैं या किसी भी मामले में जहां कोई कंपनी प्रबंधन अभिकर्ता है, कंपनी उप-समूहों में निर्दिष्ट आवश्यकताओं को उपखंड (i), (ii), (iii) और (iv) के अनुसार पूरा करती हो।

(ग) एक सहकारी समिति जो निम्नलिखित आवश्यकताओं को संतुष्ट करती हो -

(i) सहकारी समिति जो रजिस्टर्ड हो या सहकारी समिति अधिनियम 1912 के तहत रजिस्टर्ड मानी हो या सहकारी समितियों से संबंधित कोई अन्य कानून जो किसी भी राज्य में किसी समय के लिए लागू हो,

(ii) प्रत्येक व्यक्ति जो सहकारी समिति का सदस्य है और जहां कोई अन्य सहकारी समिति उसका सदस्य है, प्रत्येक व्यक्ति जो ऐसे अन्य सहकारी समिति का सदस्य है, वह भारत का नागरिक है।

यह जहाज पूरी तरह से उन व्यक्तियों के स्वामित्व में नहीं था जिनमें से प्रत्येक भारत का नागरिक था या किसी ऐसी कंपनी के स्वामित्व में था जो खंड (ख) या (ग) में दिए गए विवरणों को पूरा करती हो। धारा 2 की उप-धारा (2) अधिनियम के प्रावधानों को केवल उप-धारा (1) में निर्दिष्ट जहाजों के अलावा अन्य जहाजों पर लागू करती है, जबकि ऐसा कोई भी जहाज भारत के भीतर है, जिसमें उसके क्षेत्रीय जल भी शामिल हैं। यह

जहाज पनामा में पंजीकृत एक जहाज है। पनामा केवल तब तक अधिनियम के दायरे में आएगा जब तक कि यह क्षेत्रीय जल सहित भारत के भीतर हो।

यह हमें इस सवाल की ओर ले जाता है कि भारत के क्षेत्रीय जल की सीमा क्या है। प्रादेशिक जल, महाद्वीपीय शेल्फ, विशेष आर्थिक क्षेत्र और अन्य समुद्री क्षेत्र अधिनियम, 1976 (1976 का अधिनियम संख्या 80) भारत के क्षेत्रीय जल महाद्वीपीय शेल्फ, विशेष आर्थिक क्षेत्र और अन्य समुद्री क्षेत्रों से संबंधित कुछ मामलों के लिए प्रावधान करने वाला एक अधिनियम है। अधिनियम की धारा 2 क्षेत्रीय जल, महाद्वीपीय शेल्फ, विशेष आर्थिक क्षेत्र या भारत के किसी अन्य समुद्री क्षेत्र के संबंध में "सीमा" को परिभाषित करती है, जिसका अर्थ भारत की मुख्य भूमि के साथ-साथ भारत के क्षेत्र का हिस्सा बनने वाले व्यक्तिगत या समग्र समूह या द्वीपों के समूहों के संदर्भ में ऐसे जल शेल्फ या क्षेत्र की सीमा है। धारा 3 क्षेत्रीय जल पर संप्रभुता और सीमाओं से संबंधित है और कहती है:

(1) भारत की सम्प्रभुता विस्तृत है और हमेशा भारत के क्षेत्रीय जल तक विस्तृत है, जिसे बाद में क्षेत्रीय जल कहा जाता है और समुद्र तल और अंतर्निहित उपमृत्तिका, और ऐसे जल के ऊपर वायु स्थान के रूप में संदर्भित किया जाता है।

(2) क्षेत्रीय जल की सीमा वह रेखा है जिसका प्रत्येक बिंदु उपयुक्त आधार रेखा के निकटतम बिंदु से बारह समुद्री मील की दूरी पर है।

(3) उप-धारा (2) में किसी बात के होते हुए भी, केंद्र सरकार जब भी आवश्यक समझे अंतर्राष्ट्रीय कानून और राज्य अभ्यास को ध्यान में रखते क्षेत्रीय जल की सीमा में आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, परिवर्तन कर सकती है।

(4) उप-धारा (3) के तहत कोई अधिसूचना जारी नहीं की जाएगी। जब तक कि ऐसी अधिसूचना जारी करने को मंजूरी देने वाले प्रस्ताव संसद के दोनों सदनों द्वारा पारित किए जाते हैं।

इस प्रकार उप-धारा (2) स्पष्ट रूप से प्रावधान करती है कि क्षेत्रीय जल की सीमा एक रेखा है जिसका प्रत्येक बिंदु उपयुक्त आधार रेखा के निकटतम बिंदु से 12 समुद्री मील की दूरी पर है। भारत के संविधान के अनुच्छेद 297 के तहत क्षेत्रीय जल या महाद्वीपीय शेल्व और विशेष आर्थिक क्षेत्र के भीतर मूल्यवान चीजें संघ में निहित हैं, और कहती है:

“(1) भारत के क्षेत्रीय जल या महाद्वीपीय शेल्व या भारत के विशेष आर्थिक क्षेत्र के भीतर महासागर के भीतर की सभी भूमि, खनिज और अन्य मूल्यवान वस्तुएँ संघ में निहित होंगी और संघ के प्रयोजनों के लिए रखी जाएगी।

(2) भारत के विशेष आर्थिक क्षेत्र के अन्य सभी संसाधन भी संघ में निहित होंगे और संघ के प्रयोजनों के लिए रखे जाएंगे।

(3) भारत के क्षेत्रीय जल महाद्वीपीय शेल्फ, विशेष आर्थिक क्षेत्र, और अन्यसमुद्री क्षेत्र की सीमा ऐसी होगी, जो समय-समय पर संसद द्वारा बनाए गए किसी भी कानून द्वारा या उसके तहत निर्दिष्ट की जाए।

उप-धारा (3), इस प्रकार, केंद्र सरकार को सशक्त बनाती है कि यदि वह अंतर्राष्ट्रीय कानून और राज्य प्रथा को ध्यान में रखते हुए, क्षेत्रीय जल की सीमा को बदलना आवश्यक समझता है, तो आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा ऐसा कर सकती है।

उप-धारा (4) के तहत ऐसी कोई अधिसूचना तब तक जारी नहीं की जाएगी जब तक कि ऐसी अधिसूचना के मुद्दे को मंजूरी देने वाले प्रस्ताव संसद के दोनों सदनों द्वारा पारित नहीं किए जाते हैं। भारत के राष्ट्रपति द्वारा इस संबंध में की गई घोषणा असाधारण भारत के राजपत्र, भाग III, धारा 2 भारत सरकार की अधिसूचना विदेश मंत्रालय संख्या एफएल/III (1) 67 में, 30 सितंबर, 1967 को प्रकाशित की गई ।

भारत सरकार की 15 जनवरी, 1977 की अधिसूचना द्वारा 40वें संविधान संशोधन अधिनियम, 1976 के तहत भारत के विशेष आर्थिक क्षेत्र

को तट और अन्य समुद्री क्षेत्रों को समुद्र में 200 समुद्री मील की दूरी तक बढ़ाया गया है।

क्षेत्रीय जल, महाद्वीपीय शेल्फ और एक्सक्लू की अवधारणाएँ व्यापक आर्थिक क्षेत्र अलग-अलग अवधारणाएँ हैं और तट की आधार रेखा से समुद्र में 200 समुद्री मील की सीमा तक विशेष आर्थिक क्षेत्र की घोषणा किसी भी तरह से क्षेत्रीय जल की सीमा का विस्तार नहीं करेगी जो अनुमोदित प्राथमिक आधार रेखा से मापी गई 12 समुद्री मील तक फैली हुई है। इस दलील को कि अधिसूचना के आधार पर क्षेत्रीय जल 200 समुद्री मील की सीमा तक फैला हुआ है, विशेष आर्थिक क्षेत्र को 200 समुद्री मील तक है, खारिज किया जाना चाहिए। स्वीकृत रूप में दुर्घटना के समय जहाज (एम. वी. इमाको) भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र और यहां तक कि भारत के विशेष आर्थिक क्षेत्र से परे एक स्थान पर था। यदि यह स्थिति है, तो जहाज अधिनियम की धारा 2 के प्रावधानों के दायरे में नहीं आएगा और परिणामस्वरूप अधिनियम के प्रावधान तत्काल हताहतों पर लागू नहीं होंगे।

दूसरे प्रश्न को लेते हुए यह स्पष्ट है कि अधिनियम स्वयं लागू नहीं होने के कारण अध्याय 12 अधिनियम का एक भाग होने के कारण भी लागू नहीं होगा। यह अध्याय जाँच और पूछताछ से संबंधित है और इसमें धारा 357 से 389 तक शामिल हैं। धारा 357 खाड़ी और ज्वारीय नदियों के तटों को शामिल करने के लिए "तटों" को परिभाषित करती है। धारा

358 नौवहन दुर्घटना और उसकी रिपोर्ट से संबंधित है और कहती है:

"(1) इस भाग के तहत जांच और पूछताछ के उद्देश्य से, एक नौवहन दुर्घटना हुई मानी जाएगी, जब

(क) भारत के तटों पर या उसके पास, कोई भी जहाज खो जाता है, छोड़ दिया जाता है, फंस जाता है या भौतिक रूप से क्षतिग्रस्त हो जाता है;

(ख) भारत के तटों पर या उसके पास, किसी भी जहाज से नुकसान होता है किसी अन्य जहाज को भौतिक क्षति;

(ग) भारत के तटों पर या उसके पास किसी भी जहाज पर या उस पर सवार होने के कारण किसी भी प्रकार की जनहानि होती है;

(घ) किसी भी स्थान पर, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, कोई भी नुकसान, परित्याग, फंसना, भौतिक क्षति या हताहत किसी भी भारतीय जहाज और किसी सक्षम गवाह को या उस पर होता है, जब भारत में पाया जाता है;

(ड.) कोई भी भारतीय जहाज खो गया है या खो गया माना जाता है और परिक्षेत्रों के बारे में कोई भी प्रमाण भारत में उपलब्ध है कि वह किन परिस्थितियों के तहत समुद्र में गया या आखिरी बार सुना गया।

(2) उप-धारा (1) के खंड (क), (ख) और (ग) में उल्लिखित दुर्घटना

के समय किसी जहाज का मास्टर, पायलट, हार्बर मास्टर या अन्य जहाज का प्रभारी व्यक्ति, या (जहां दो जहाज संबंधित हैं) प्रत्येक जहाज का प्रभारी, और

स्वामी संबंधित है या (हानि के मामले को छोड़कर) जहाँ संबंधित जहाज जहां नौवहन दुर्घटना कारित हुई वहां से भारत के किसी स्थान पर आगे बढ़ता है, जहाज का मालिक, भारत पहुँचने पर केंद्र सरकार द्वारा इस हेतु नियुक्त अधिकारी को तत्काल सूचना देगा।

खंड (घ) किसी भी स्थान पर नौवहन दुर्घटना की परिकल्पना करता है लेकिन जो किसी भी भारतीय जहाज पर या उसके बोर्ड पर होती है, चाहे वह जहाज का मास्टर हो (नुकसान की स्थिति को छोड़कर) जहां संबंधित जहाज उस स्थान से भारत में किसी भी स्थान पर जाता है जहां जहाज की नौवहन दुर्घटना हुई है, के संबंध में जहाज का मास्टर इस प्रकार यह प्रावधान जहाज को लागू नहीं होगा। इसलिए, यह निष्कर्ष अपरिहार्य है कि हस्तगत मामले में हुई नौवहन दुर्घटना धारा 358 में परिकल्पित रूप से नौवहन दुर्घटना नहीं है। पश्चातवर्ती धाराएँ, अर्थात् 359, 360, 361 और 362, धारा 358 में परिकल्पित नौवहन दुर्घटना से संबंधित हैं।

विवादित शिकायत प्रथम दृष्टया अधिनियम की धारा 363 के तहत की गई है जो अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच का निर्देश देने की

केंद्र सरकार की शक्ति से संबंधित है, इसमें कहा गया है:

"(1) यदि केंद्र सरकार के पास यह विश्वास करने का कारण है कि नौवहन दुर्घटना में औपचारिक जांच के अलावा किसी मास्टर, मेट इंजीनियर पर अक्षमता या कदाचार का आरोप लगाने का आधार है, केंद्र सरकार।

(क) किसी मामले में, यदि मास्टर, मेट या इंजीनियर के पास इस अधिनियम के तहत, प्रमाण पत्र है।

(ख) ऐसे मामलों में जहां अक्षमता या कदाचार किसी भारतीय जहाज पर हुआ हो और यदि मास्टर, साथी या इंजीनियर के पास भारत के बाहर किसी भी देश के कानून के तहत प्रमाण पत्र है,

धारा 361 के तहत अधिकारिता रखने वाले किसी भी न्यायालय को मामले का विवरण प्रेषित कर सकता है, जो उस स्थान पर या निकटतम है, जहाँ पक्षकारों और गवाहों के लिए उपस्थित होना सुविधाजनक हो सकता है और उस न्यायालय को आरोप की जांच करने का निर्देश दे सकते हैं।

(2) जाँच शुरू करने से पहले, अदालत इस तरह से आरोपित मास्टर, साथी या इंजीनियर को केंद्र सरकार द्वारा प्रेषित बयान की एक प्रति प्रदान कराएगी।

उपरोक्त प्रावधानों से यह प्रतीत होता है कि धारा 359 में धारा 358 की उप-धारा (2) में निर्दिष्ट अधिकारी की परिकल्पना की गई है, जो जानकारी प्राप्त करते हुए कि एक नौवहन दुर्घटना हुई है और केन्द्र सरकार को लिखित में सूचना देना और दुर्घटना में हताहतों की प्रारंभिक जांच करने के लिए प्रक्रिया निर्धारित करना और केन्द्र सरकार और उसके नियुक्त प्राधिकारी को रिपोर्ट भेजना। धारा 360 के अंतर्गत जहां अधिकारी द्वारा औपचारिक जांच की गई हो अथवा नहीं और जहां केन्द्र सरकार ऐसा निर्देश दे, वह धारा 361 के तहत एक आवेदन पत्र सशक्त न्यायालय में नौवहन दुर्घटना में औपचारिक जांच किए जाने का निवेदन करते हुए करेगा और न्यायालय ऐसी जांच करेगा। इस प्रकार अधिकारी स्वयं या जब उसे केंद्र सरकार द्वारा निर्देशित किया जाए, नौवहन दुर्घटना में औपचारिक जांच के लिए न्यायालय में आवेदन करेगा। धारा 361 भाग XII के तहत अदालत को इसके तहत औपचारिक जांच करने का अधिकार देती है। केंद्र सरकार की ओर से विशेष रूप से सशक्त प्रथम श्रेणी न्यायिक मजिस्ट्रेट और एक महानगर मजिस्ट्रेट के पास भाग XII के तहत किसी भी नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच करने का अधिकार क्षेत्र होगा। इस धारा में ध्यान देने योग्य है कि अदालत अधिकारी के आवेदन पर नौवहन दुर्घटना की एक औपचारिक जांच करती है, ना कि प्रारंभिक जांच जो कि धारा 358 की उप-धारा (2) में निर्दिष्ट अधिकारी द्वारा की जा सकती थी और धारा 359 के तहत केंद्र सरकार को एक रिपोर्ट भेजे। धारा 360 में अधिकारी द्वारा

अदालत में आवेदन करने की भी परिकल्पना की गई है। जहां कि क्या उन्होंने प्रारंभिक जांच की थी या नहीं, इसे नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच बनाने का अनुरोध किया। इस प्रकार धारा 361 के तहत जिसकी परिकल्पना की जा रही है वह एक नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच है, ना कि प्रारंभिक जांच। इस प्रकार धारा 362 औपचारिक जाँच के संबंध में है और कहती है कि नौवहन दुर्घटना की जाँच करते समय जांच के दौरान मास्टर, मेट और इंजीनियर के विरुद्ध अदालत किसी भी अक्षमता और कदाचार के आरोप के साथ ही किसी अनुचित कार्य या उसके भाग पर की गई चूक जिससे नौवहन दुर्घटना हुई के किसी भी आरोप की जांच कर सकती है। उप धारा (2) के अंतर्गत मामले का बयान मास्टर, मेट और इंजीनियर को प्रस्तुत किया जाना है। धारा 362 के तहत नौवहन दुर्घटना में औपचारिक जांच के अलावा अक्षमता या कदाचार के किसी भी आरोप के जांच की परिकल्पना नहीं की गई है। धारा 363 (1) में नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच की परिकल्पना की गई है जबकि केंद्र सरकार के पास यह विश्वास करने का कारण है कि किसी भी मास्टर, साथी या इंजीनियर पर अनुचित आरोप लगाने के लिए आधार हैं, (ख) यदि उसके पास भी भारत के बाहर किसी भी देश के कानून के तहत प्रमाण पत्र है, किसी भी मामले में जहां अक्षमता या कदाचार एक भारतीय जहाज पर हुआ है, और न्यायालय के मामले का विवरण धारा 361 के अधीन अधिकारिता रखने वाली किसी अदालत, जहाँ पक्षकारों और गवाहों के लिए सुविधाजनक हो

सकता है, उपस्थित हों, और केंद्र सरकार उस अदालत को निर्देश दे सकती है कि वह उस आरोप की जाँच करें। खंड (क) के तहत केंद्र सरकार यदि मास्टर, मेट या इंजीनियर के पास प्रमाण पत्र है तो वे शक्ति का प्रयोग कर सकते हैं। अधिनियम के तहत किसी मामले में केंद्रीय सरकार शक्ति का प्रयोग कर सकती है यदि केंद्रीय सरकार के पास यह मानने का कारण होना चाहिए कि किसी स्वामी आदि पर अक्षमता या कदाचार का आरोप लगाने के आधार है, अन्यथा "किसी भी मामले में नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच के दौरान, विदेशी जहाज का मास्टर इस अधिनियम के तहत प्रमाण पत्र धारक" इसके मामले के बयान को धारा 361 के तहत अधिकारिता वाली अदालत को प्रेषित करने की परिकल्पना भी की गइ है। सवाल यह है कि "किसी भी मामले में" में शब्द का क्या अर्थ होगा, क्या इसका मतलब नौवहन दुर्घटना का कोई मामला होगा या इसका मतलब यह होगा कि कोई मामला जो नौवहन दुर्घटना से संबंधित है। दूसरे शब्दों में इन प्रावधानों के तहत यदि अपीलार्थी जहाज के मास्टर था और दुर्घटना भारत के जलीय क्षेत्र के बाहर हुई थी और जहाज विदेशी जहाज था तो क्या "किसी भी मामले में" हस्तगत मामला शामिल हो? यदि भाग XII प्रसंस्करण अनुभाग केवल नौवहन दुर्घटना से संबंधित है तो क्या "किसी भी मामले में" शब्द की व्याख्या करने की अनुमति होगी, चाहे वह नौवहन दुर्घटना से संबंधित हो और भारत के शीर्षक जल के बाहर कही भी हो और जो जहाज का मालिक भी हो। क्या एजुस्टेम जेनेरिस नियम

लागू होगा है फिर जब अधिनियम स्वयं किसी मामले पर लागू नहीं होता है तो क्या इन शब्दों की अधिनियम में प्रजोज्यता से परे कोई अर्थ दिया जा सकता है? ऐसा कोई नहीं है जो यह नहीं जानता हो कि शब्दों को उसकी विषय वस्तु के अनुसार समझा जाना चाहिए। भाग XII की विषय वस्तु नौवहन दुर्घटना की पूछताछ व जाँच है। क्या 'किसी भी मामले में' का मतलब नौवहन दुर्घटना का कोई मामला होगा। ? हमने अधिनियम के सुसंगत प्रावधानों को पढ़ा है। निमो एलिगुआम पार्टम रेक्ट इंटेलीगेरे पोटेस्ट, एंटेक्वाम टोटम इंटरम एट्क इंटेरम पारलेगेरिट। कोई भी व्यक्ति किसी भी भाग को तब तक ठीक से नहीं समझ सकता जब तक कि वह उसे बार-बार पूरा ना पढ ले। हम पाते हैं कि अधिनियम का भाग VI अधिकारियों के प्रमाण पत्र अर्थात् मास्टरर्स, मेट्स और इंजीनियरों के प्रमाण पत्र से संबंधित है, धारा 76 (1) उपबंध करती है:

विदेश जाने वाला प्रत्येक भारतीय जहाज, प्रत्येक घरेलू व्यापार करने वाला दो सौ टन या उससे अधिक का भारतीय जहाज जो समुद्र में भारत के किसी भी बंदरगाह या किसी भी स्थाना से जाता हो या भारत में बंदरगाहों या स्थानों के बीच यात्रियों को ले जाने वाले प्रत्येक जहाज को इस अधिनियम के तहत निम्नलिखित पैमानों के अनुसार सम्यक रूप से प्रमाणित अधिकारी दिए जाएंगे, अर्थात्:

(क) प्रत्येक मामले में, एक विधिवत प्रमाणित मास्टर के साथ;

(ख) यदि जहाज विदेश जाने वाला जहाज है या एक सौ पचास टन या उससे अधिक का घरेलू व्यापार वाला यात्री जहाज है, जिसमें मास्टर के अलावा कम से कम एक अधिकारी के पास एक प्रमाण पत्र है जो विदेश जाने वाले जहाज के मामले में पहले मेट से कम नहीं हो और घरेलू व्यापार वाले यात्री जहाज के मामले में मेट का प्रमाण पत्र हो।

(ग) यदि जहाज एक घरेलू-व्यापारिक जहाज है, जो एक यात्री जहाज नहीं है, तो कुल चार सौ पचास टन या उससे अधिक का है, जिसमें मालिक के अलावा कम से कम एक अधिकारी के पास मेट से कम का प्रमाण पत्र नहीं हो।

(घ) यदि जहाज विदेश जाने वाला जहाज है और एक से अधिक मेट को ले जाता है, तो दूसरे मेट को विधिवत प्रमाणित किया गया हो।

धारा 79 प्रमाण पत्र के लिए परीक्षा और अनुदान से संबंधित है। धारा 82 में यह प्रावधान है कि रद्द करने के लिए किए गए सभी आदेशों का एक नोट, इस अधिनियम में निहित शक्तियों के अनुसरण में, संयोजन के किसी भी प्रमाण पत्र को निलंबित करना, बदलना या अन्यथा प्रभावित करना, धारा 81 के तहत रखे गए प्रमाण पत्र की प्रति पर दर्ज किया जाएगा। धारा 87 केंद्र सरकार को अन्य बातों के साथ-साथ नियम बनाने का अधिकार देती है, साथ ही (च) उन परिस्थितियों या मामलों को

निर्धारित किया जा सके जिन्हें रद्द या निलंबित किया जा सकता है।

अधिनियम की धारा 363 भाग VI और प्रमाणपत्रों के निलंबन या रद्द करने के नियमों का उल्लेख नहीं करती है। इस दृष्टिकोण के साथ यह सुसंगत होगा कि धारा 363 किसी नौवहन दुर्घटना से जुड़े अक्षमता या कदाचार के मामलों तक ही सीमित है।

यह मानते हुए कि यह उच्च समुद्रों पर एक विदेशी जहाज के मामले को कवर करता है, केवल उस आरोप की जांच करने के लिए होगा ना कि अपने आप नौवहन दुर्घटना करना।

प्रश्न तब उठता है, जैसा कि श्री कृष्णामूर्ति अय्यर ने कहा है, जब संपूर्ण अधिनियम तत्काल दुर्घटना पर लागू नहीं होता है, तो क्या अधिनियम की प्रयोज्यता की सीमा के अनुरूप तीन शब्दों को चुनना उचित होगा अर्थात्, "किसी भी मामले में" और इसे अपीलार्थी के पूर्वाग्रह पर लागू किया जाए। श्री लाहिड़ी का कहना है कि अधिनियम के भाग VI के तहत उपयुक्त प्राधिकारियों द्वारा जारी किए गए योग्यता प्रमाण पत्र मूल्यवान प्रमाण पत्र हैं और यदि भाग VI के प्रावधानों के तहत जारी किए गए ऐसे योग्यता प्रमाण पत्र के धारक पर कदाचार या अक्षमता के कार्य करने का आरोप लगाया जाता है, तो ऐसा कोई कारण नहीं है कि उस कदाचार या अक्षमता की जांच का आदेश केंद्र सरकार द्वारा अधिनियम की

धारा 361 के तहत अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करने के लिए सक्षम अदालत को नहीं दिया जा सकता है।

धारा 363 में अदालत को नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच करने के लिए केंद्र सरकार द्वारा प्रेषित बयान पर कार्यवाही करने की परिकल्पना नहीं की गई है, बल्कि केवल न्यायालयों द्वारा अक्षमता या कदाचार के आरोप की जांच करने की परिकल्पना की गई है। धारा 364 व्यक्ति को बचाव करने का अवसर प्रदान करती है। धारा 365 न्यायालय को अपनी कार्यवाही को विनियमित करने का अधिकार देती है। धारा 369 में प्रावधान है कि न्यायालय, इस भाग के तहत सभी जांचों या पूछताछों के मामले में, केंद्र सरकार को एक पूरी रिपोर्ट या अपने निष्कर्ष को साक्ष्य के साथ भेजेगा। इस धारा की उप धारा (2) के तहत जहां जांच या पूछताछ भारतीय जहाज के अलावा किसी अन्य जहाज के मालिक या अधिकारी को प्रभावित करती है, जिसके पास भारत के बाहर किसी भी देश के कानून के तहत प्रमाण पत्र है, केंद्र सरकार उस देश में उचित प्राधिकरण को साक्ष्य के साथ रिपोर्ट की एक प्रति भेज सकती है। धारा 370 केंद्र सरकार द्वारा दिए गए प्रमाणपत्रों के संबंध में अदालत की शक्ति से संबंधित है। किसी प्रमाणपत्र को खंड (क) के तहत औपचारिक जांच करने वाले न्यायालय द्वारा और खंड (ख) के तहत मास्टर, मेट या इंजीनियर के आचरण की इस भाग के तहत जांच करने वाले न्यायालय द्वारा रद्द या निलंबित किया जा

सकता है। यदि अदालत को पता चलता है कि वह अक्षम है या शराब, अत्याचार या अन्य दुराचार के किसी गंभीर कार्य का दोषी है या टकराव के मामले में ऐसी सहायता प्रदान करने में विफल रहा है या ऐसी जानकारी दी है जो धारा 348 द्वारा आवश्यक है। उप-धारा (3) के तहत, जहां अदालत किसी प्रमाण पत्र को रद्द या निलंबित करती है तो, अदालत इसे उस रिपोर्ट के साथ केंद्र सरकार को भेजेगा जो इस भाग द्वारा उसे प्रेषित करने के लिए आवश्यक है। इस प्रकार, यह धारा खंड (क) के तहत एक नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच करते समय और मास्टर, मेट या इंजीनियर के आचरण की जांच करते समय अर्थात् नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच करते समय अदालत की शक्ति से संबंधित है। यदि अभिव्यक्ति "किसी भी मामले में" बी की व्याख्या किसी विदेशी मास्टर द्वारा विदेशी जहाज को कवर करने के लिए की जाती है, लेकिन क्षेत्रीय जल के बाहर नौवहन दुर्घटना होने पर भारतीय प्रमाण पत्र रखने पर धारा 363 और 370 (बी) लागू हो सकती है। दूसरी ओर, "किसी भी मामले में" शब्दों की व्याख्या ऐसे जहाज के मालिक को शामिल करने के लिए नहीं की जाती है और ऐसी दुर्घटना में इसे शामिल नहीं किया जा सकता है।

फिर सवाल यह है कि क्या तत्काल शिकायत को केंद्र सरकार के बयान के रूप में माना जा सकता है जैसा कि धारा 363 में परिकल्पित है। धारा 363 की एक शर्त यह है कि केंद्र सरकार के पास यह विश्वास करने

का कारण होना चाहिए कि किसी भी मास्टर आदि पर आरोप लगाने के लिए आधार हैं। अक्षमता या कदाचार के साथ और विश्वास करने का ऐसा कारण नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच के दौरान किसी अन्य तरीके से निकाला गया होगा और यह केंद्र सरकार है जो किसी मामले के बयान को धारा 361 के तहत अधिकार क्षेत्र वाले न्यायालय को प्रेषित कर सकती है। हमें इस बात की जांच करनी होगी कि क्या शिकायत धारा 363 के तहत प्रत्यक्ष रूप से है। इसमें कहीं भी यह उल्लेख नहीं है कि केंद्र सरकार के पास विश्वास करने का ऐसा कारण था। इसमें कहीं भी यह उल्लेख नहीं है कि यह केंद्र सरकार द्वारा अदालत को एक मामले के बयान का प्रसारण था। इसमें यह भी कहीं उल्लेख नहीं है कि विश्वास करने का कारण नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच के दौरान पाया गया था। दूसरी ओर पैरा 2 में यह कहा गया है कि शिकायतकर्ता प्रधान अधिकारी है जो अभियुक्त की एक लापरवाही के बारे में शिकायत करने के लिए अधिनियम के तहत नियुक्त सक्षम व्यक्ति है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि उसे धारा 363 के तहत अधिकार नहीं है। शिकायत के पैरा 6 में कहा गया है कि धारा 363 के तहत अदालत को आरोपी की अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच करने की शक्ति मिली हैं और पैरा 8 में उल्लेख है: केंद्र सरकार द्वारा दिए गए मास्टर अर्थात् अभियुक्त की योग्यता के प्रमाण पत्र को रद्द करने के लिए उपरोक्त जांच करने के बाद इस अधिनियम के तहत जांच की सिफारिश की जा सके और इस प्रकार न्याय प्रदान किया जा सके।

इसलिए, प्रथम दृष्टया शिकायत सही है। धारा 363 के तहत आवश्यक सामग्री का खुलासा नहीं करता है।

हमने उत्तरदाताओं से पूछा कि क्या इस तरह की जांच पहले भी कभी की गई है और इसका उत्तर नकारात्मक है, हमारा मानना है कि यदि 1958 अधिनियम पुराना होने के कारण ऐसी व्याख्या पहले दी गई होती तो कुछ उदाहरण उपलब्ध होने चाहिए थे।

हालांकि, तत्काल अपील उच्च न्यायालय के उस आदेश के खिलाफ है जिसमें शिकायत और कार्यवाही को रद्द करने से इनकार कर दिया गया है। शिकायत को रद्द किया जा सकता था, अगर इसे अंकित मूल्य पर लिया जाए तो यह अपराध के किसी भी घटक का खुलासा करने में विफल रहा।

उच्च न्यायालय ने तथ्य के रूप में पाया कि अपीलार्थी के पास क्रमशः नौवहन महानिदेशक, कलकत्ता और बॉम्बे द्वारा अधिनियम की धारा 78 के तहत जारी किए दो प्रमाण पत्र थे। उच्च न्यायालय ने सही कहा कि धारा 363 केंद्र सरकार को मामले को उस अदालत में भेजने में सक्षम बनाती है जिसके पास धारा 361 के तहत मास्टर, मेट या इंजीनियर के खिलाफ अक्षमता या कदाचार के आरोपों की जांच करने का अधिकार क्षेत्र है। नौवहन दुर्घटना की औपचारिक जांच की लेकिन उच्च न्यायालय यह

नोटिस करने में विफल रहा कि शिकायतकर्ता के पास स्वयं धारा 363 के तहत कोई शक्ति नहीं थी। उच्च न्यायालय ने अधिनियम की प्रयोज्यता कि सीमा पर विचार नहीं किया है और क्या धारा 363 के तहत आवश्यक सभी सामग्री विवादित शिकायत में संतुष्ट थी या नहीं।

हम तदनुसार उच्च न्यायालय के फैसले को रद्द करते हैं, 14वें महानगर दंडाधिकारी, एग्मोर, मद्रास-8 के समक्ष शिकायत और कार्यवाही को रद्द करते हैं, लेकिन यह स्पष्ट करते हैं कि केंद्र सरकार के लिए धारा 363 के अनुसार विकल्प उपलब्ध है, यदि वह ऐसा निर्णय लेता है। अपील की अनुमति दी गई।

अपील की अनुमति दी गई।

आर. एस. एस.

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी पूनम सेन (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है। अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।