[২০১৮] ৩ এস.সি.আর. ১৯৬

চেয়ারম্যান, বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ কোচিন পোর্ট ট্রাস্ট

বনাম

মেসার্স আরেবি স্টার মেরিটাইম এজেন্সি প্রাইভেট লিমিটেড এবং অন্যান্যরা

(দেওয়ানী আপিল নং ২৫২৫/২০১৮)

মার্চ ০৭, ২০১৮

[আর. কে. আগরওয়াল এবং ডি. ওয়াই. চন্দ্রচূড়, বিচারপতিদ্বয়]

*মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্ট, ১৯৬৩ - ধারা ২(ও) - পণ্যগ্রহীতা বা জাহাজ এজেন্টের দায়বদ্ধতা পোতাশ্রয় ট্রাস্টে খালাস করা কিন্তু পণ্যগ্রহীতা বা আমদানিকারকদের দ্বারা খালাস না করা এবং পোতাশ্রয়ের অপর্যাপ্ত মজুত স্থানের কারণে পোতাশ্রয় কর্তৃক পণ্য স্থানান্তর করা কন্টেইনারগুলির ভূমি ভাড়া চার্জ পরিশোধের জন্য - 'ভূমি ভাড়া' আরোপের দায়বদ্ধতা, যদি জাহাজের মালিক/জাহাজ এজেন্টদের উপর আরোপ করা হয়, তবে পোতাশ্রয় ট্রাস্ট কর্তৃক ধার্য করা ৭৫ দিনের সময়সীমার বাইরে - ট্যারিফ অথরিটি অফ মেজর পোর্টস - কর্তৃক নির্ধারিত - বহাল রাখা: রোথওয়ার-১, রোথওয়ার-২, *শ্রীয়ানেস নিটার্স, **ফোরবেস-২ এবং ***রাসিকলাল সংক্রান্ত সিদ্ধান্তে অসঙ্গতিগুলির পরিপ্রেক্ষিতে, যে বিষয়ে পোতাশ্রয় ট্রাস্টের চার্জ পরিশোধের দায়বদ্ধতা জাহাজের মালিক/জাহাজ এজেন্টদের উপর বর্তায় কিনা সেই বিষয়ে বৃহত্তর বিচারপীঠের কাছে উল্লেখ করা হয়েছে।*

কৃত্রিম উলের টুকরা কন্টেইনারে আমদানি করা হয়েছিল। উক্ত কন্টেইনারগুলি কোচিন পোতাশ্রয় ট্রাস্টের প্রাঙ্গণে পণ্য স্থানান্তর করা হয়েছিল শুল্ক পরীক্ষা সহজতর করার জন্য। পণ্য স্থানান্তর করা-খালাস করা কার্গো অনেক বেশি জায়গা দখল করে রেখেছিল এবং নির্দিষ্ট কারণে পণ্যগ্রহীতারা সময় মতো খালাস করেনি। পণ্যগুলি দীর্ঘকাল ধরে পোতাশ্রয় প্রাঙ্গণে অলসভাবে পড়ে ছিল। পোতাশ্রয় ট্রাস্ট কন্টেইনারগুলির মালিকদের কাছ থেকে ভূমি ভাড়া চার্জ করেছিল। একই প্রশ্ন উচ্চ আদালতে উত্থাপিত হয়েছিল যে পোতাশ্রয় ট্রাস্টের কন্টেইনারের মালিকদের কাছ থেকে 'ভূমি ভাড়া' চার্জ করার অধিকার আছে কিনা, যে কন্টেইনারগুলি কোচিন পোতাশ্রয়ে খালাস করা হয়েছিল কিন্তু পণ্যগ্রহীতা/আমদানিকারকদের দ্বারা খালাস করা হয়নি এবং পোতাশ্রয়ের অপর্যাপ্ত মজুত স্থানের কারণে পোতাশ্রয় কর্তৃক পণ্য স্থানান্তর করা হয়েছিল, জাহাজের মালিক/জাহাজ এজেন্টদের উপর পোতাশ্রয় ট্রাস্ট কর্তৃক ধার্য করা ৭৫ দিনের সময়সীমার বাইরে। উচ্চ আদালত রায় দিয়েছিল যে ট্যারিফ অথরিটি অফ মেজর পোর্টস কর্তৃক নির্ধারিত সময়ের বাইরে চার্জ করার কোন অধিকার নেই। হাইকোর্ট রায় দিয়েছে যে বন্দর ট্রাস্টের কন্টেইনারগুলির জন্য অনির্দিষ্টকালের জন্য 'স্থল ভাড়া' আদায়ের কোনও যুক্তি নেই;

এবং পোতাশ্রয় ট্রাস্ট কেবলমাত্র ৭৫ দিনের সর্বোচ্চ সময়ের জন্য 'ভূমি ভাড়া' দাবি করতে পারত, মেজর পোর্টসের ট্যারিফ অথরিটি কর্তৃক জারিকৃত আদেশ অনুসারে। সুতরাং, বর্তমান আপিলগুলি আপিলকারী-পোতাশ্রয় ট্রাস্ট কর্তৃক দাখিল করা হয়েছে।

বৃহত্তর বিচারপীঠে বিষয়টি উল্লেখ করে, **ধৃত:**

১.১ রোথওয়ার-১, **রোথওয়ার-২, ***শ্রীয়ানেস নিটার্স, ****ফোরবেস-২ এবং *****রাসিকলালের সিদ্ধান্তগুলি পোর্ট ট্রাস্টের চার্জ পরিশোধের দায়বদ্ধতা নির্ধারণের বিষয়ে সামঞ্জস্যপূর্ণ নীতি স্থাপন করে না।

২. সংবিধান বেঞ্চের রোথওয়ার-১-এর রায়ে বলা হয়েছে যে যখন পোতাশ্রয় ট্রাস্ট জাহাজের মালিকের কাছ থেকে পণ্যের দায়িত্ব নেয়, তখন জাহাজ-মালিক হলেন বেলর এবং পোতাশ্রয় ট্রাস্ট হলেন বেলি। শ্রীয়ানেস নিটার্সের দুই বিচারকের বেঞ্চের রায় অনুসারে, যখন পণ্য কনসাইনি এবং পোতাশ্রয় ট্রাস্টের কাছে আসে তখন বেলর এবং বেলির সম্পর্ক বিদ্যমান থাকে, শ্রীয়ানেস নিটার্সের এই মতের সাথে রাসিকলাল দ্বিমত পোষণ করে। রাসিকলালের অভিমত এই সম্পর্ক অনুসন্ধানের বিষয়টি পোর্ট ট্রাস্টের তার পাওনা আদায়ের অধিকার নির্ধারণের ক্ষেত্রে অপ্রাসঙ্গিক।

৩. শ্রীয়ানেস নিটার্সের সিদ্ধান্তটি মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্ট, ১৯৬৩-এর ধারা ২(ও)-এর অধীনে "মালিক" শব্দের ব্যাখ্যার উপর ভিত্তি করে তৈরি হলেও, ফোরবেস-২ এবং রাসিকলালের রায়ে "মালিক" শব্দের ব্যাখ্যা প্রাসঙ্গিক বলে বিবেচিত হয়নি।

৪. ফোরবেস-২ রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চের সিদ্ধান্তের উপর নির্ভর করে তার সিদ্ধান্তে উপনীত হলেও, রাসিকলাল রোথওয়ার-১-কে এই প্রস্তাবনার কর্তৃত্ব হিসেবে খুঁজে পায়নি যে পণ্যের মালিকানা কনসাইনির কাছে হস্তান্তরিত হওয়ার পরে, পণ্যের জন্য পোতাশ্রয় ট্রাস্টকে প্রদেয় বিভিন্ন চার্জ পরিশোধের দায় জাহাজ এজেন্টের উপর বর্তায়।

৫. রোথওয়ার-২-এ বলা হয়েছিল যে যখন জাহাজ এবং জাহাজ এজেন্ট কর্তৃক পোতাশ্রয় ট্রাস্টকে পণ্য হস্তান্তর করা হয় এবং জাহাজ এজেন্ট যথাযথভাবে বিল অফ লেডিং অনুমোদন করে বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করে, তখন পণ্য ব্যক্তিগতভাবে মালিকের কাছে পৌঁছে দেওয়ার বা অনুমোদনকারীর বাধ্যবাধকতা শেষ হয়ে যায়। ফোর্বস-১-এর রেফারেন্স নিষ্পত্তির পর রসিকলালের সিদ্ধান্তটি বিপরীত দৃষ্টিভঙ্গি গ্রহণ করে যে, যেসব ক্ষেত্রে প্রেরক পণ্য সরবরাহ করতে আসেন না,

সেখানে রাউথার-২ কর্তৃক নির্ধারিত আইনের অবস্থানের ফলে এমন পরিস্থিতির সৃষ্টি হবে যে, পোর্ট ট্রাস্ট প্রেরক, যার সাথে কোনও চুক্তিগত বাধ্যবাধকতা ছিল না, তার কাছ থেকে এই পরিমাণ অর্থ আদায়ের কোনও আইনি অধিকার ছাড়াই ব্যয় বহন করবে।

(vi) রাসিকলালের দুই বিচারকের বেঞ্চ অভিমত পোষণ করে যে রোথওয়ার-২ এবং ফোরবেস-২-এ নথিভুক্ত সিদ্ধান্তের সাথে তারা একমত যে পোতাশ্রয় ট্রাস্ট প্রাপ্য হার পুনরুদ্ধার করতে পারে, তা জাহাজ এজেন্ট বা পণ্যগ্রহীতার কাছ থেকে হোক না কেন। তবে, রোথওয়ার-২-এর রায়ে শুধুমাত্র পণ্যগ্রহীতাকে দায়ী বলে মনে করা হয়েছে। [অনুচ্ছেদ ১৪] [২১২-বি-সি]

১.২ রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চের রায়ে ঘোষিত অসঙ্গতিগুলির পরিপ্রেক্ষিতে, বৃহত্তর বেঞ্চ কর্তৃক নিম্নলিখিত বিষয়গুলি সমাধান করা প্রয়োজন:

(ক) এমপিটি আইনের ধারা ২(ও)-এর বিধানের ব্যাখ্যার ক্ষেত্রে, পণ্যের মালিকানার হস্তান্তর এবং কোন সময়ে পণ্যের মালিকানা পণ্যগ্রহীতার কাছে হস্তান্তরিত হয় সেই বিষয়টি পোতাশ্রয় ট্রাস্টকে প্রদেয় চার্জের ক্ষেত্রে পণ্যগ্রহীতা বা জাহাজ এজেন্টের দায়বদ্ধতা নির্ধারণের জন্য প্রাসঙ্গিক কিনা;

(খ) যখন পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি এমন পণ্যের ক্ষেত্রে, বিল অফ লেডিং অনুমোদিত বা ডেলিভারি অর্ডার জারি হওয়ার পরে, প্রেরক বা জাহাজ এজেন্ট পোতাশ্রয় ট্রাস্টকে তার পরিষেবার জন্য চার্জ পরিশোধের দায় থেকে অব্যাহতি পায় কিনা;

(গ) যখন জাহাজ এজেন্ট ডেলিভারি অর্ডার জারি করেনি, তখন পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি এমন পণ্যের ক্ষেত্রে জাহাজ এজেন্টকে স্টোরেজ চার্জ/ডে বিলম্ব ইত্যাদি পরিশোধের জন্য দায়ী করা যেতে পারে কিনা; যদি হ্যাঁ, তবে কোন পরিমাণে;

(ঘ) জাহাজ এজেন্ট এবং পণ্যগ্রহীতার কাছ থেকে পোতাশ্রয় ট্রাস্ট তার পাওনা আদায়ের ক্ষেত্রে কোন নীতিগুলি নির্ধারণ করে; এবং

(ঙ) পোতাশ্রয় ট্রাস্টের কাছে ন্যস্ত পণ্যের ক্ষেত্রে তার কিছু বিধিবদ্ধ বাধ্যবাধকতা থাকলেও, এমন কোন বাধ্যতামূলক, অন্য কোন বিধিবদ্ধ বা চুক্তিভিত্তিক বাধ্যবাধকতা আছে কিনা, যা পোতাশ্রয় ট্রাস্টকে তার কাছে ন্যস্ত প্রতিটি কন্টেইনার পণ্যশূন্য করতে এবং খালি কন্টেইনারগুলি শিপিং এজেন্টের কাছে ফেরত দিতে বাধ্য করে। [অনুচ্ছেদ ১৫] [২১৩-ডি]

চেয়ারম্যান, বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ কোচিন পোর্ট ট্রাস্ট বনাম এম/এস আরেবি স্টার মেরিটাইম এজেন্সি

১৯৯

ফর্বস ক্যাম্পবেল এবং কোং লিমিটেড বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ, পোর্ট অফ বোম্বে [ফর্বস-১] (২০০৮) ৪ এসসিসি ৮৭; দ্য ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ মাদ্রাজ বনাম কে পি ভি শেখ মোহম্মদ রোথার এবং কোং [রোথওয়ার এবং কোং] (১৯৬৩) সম্পূরক ২ এসসিআর ৯১৫; [রোথওয়ার-১] ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ মাদ্রাজ বনাম কে পি ভি শেখ মোহম্মদ রোথার এবং কোং প্রাইভেট লিমিটেড [রোথওয়ার-২] (১৯৯৭) ১০ এসসিসি ২৮৫; বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ বোম্বে এবং আদার্স বনাম শ্রীয়ানেস নিটার্স (১৯৯৯) ৭ এসসিসি ৩৫৯ : [১৯৯৯] ৩ এসসিআর ১২৩৮; ফর্বস ফর্বস ক্যাম্পবেল এবং কোং লিমিটেড বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ, পোর্ট অফ বোম্বে [ফর্বস-২] (২০১৪) ১২ এসসিআর ৩৩৭; রাসিকলাল কান্তিলাল এবং কোং বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ অফ পোর্ট অফ বোম্বে [রাসিকলাল] (২০১৭) ১১ এসসিসি ১ - উদ্‌ধৃত।

মামলা প্রসঙ্গ

(২০০৮) ৪ এসসিসি ৮৭	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ৭
(১৯৬৩) সম্পূরক ২ এসসিআর ৯১৫	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ৯
(১৯৯৭) ১০ এসসিসি ২৮৫	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ১০
(১৯৯৯) ৩ এসসিআর ১২৩৮	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ১১
(২০১৪) ১২ এসসিআর ৩৩৭	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ১২
(২০১৭) ১১ এসসিসি ১	উদ্‌ধৃত	অনুচ্ছেদ ১৩

দেওয়ানী আপিল এখতিয়ার: দেওয়ানী আপিল নং ২৫২৫/২০১৮।

কেরালা হাইকোর্টের ২০১১ সালের ২৭শে সেপ্টেম্বর তারিখের রায় ও আদেশের বিরুদ্ধে (১৯৯৯ সালের মূল পিটিশন নং ২১০৪১ (ই)-এর রায়ে)।

সঙ্গে

দেওয়ানী আপিল নং ২৫২৬, ২৫২৭, ২৫৩০, ২৫২৯, ২৫২৮, ২৫৩১, ২৫৩২, ২৫৩৩, ২৫৩৪ এবং ২৫৩৫ অফ ২০১৮।

ভি. গিরি, প্রশান্ত সিং প্রতাপ, এ.কে. পান্ডা, প্রবীণ আইনজীবী, ভি.কে. মংগা, সেন্থিল জগাদীসান, বিকাশ মেহতা, মিসেস সুনীতা রানী সিং, অজয় সিং, এম.পি. বিনোদ, অরবিন্দ কুমার শর্মা, এম.টি. জর্জ, বি. কৃষ্ণা প্রসাদ, ও.পি. গাগার, উপস্থিত পক্ষদের আইনজীবী।

বিচারপতি ডঃ ডি. ওয়াই. চন্দ্রচূড় কর্তৃক রায় প্রদান করা হয়।

১. অনুমতি মঞ্জুর করা হলো।

২. এই আইনি প্রক্রিয়াগুলি কেরালা উচ্চ আদালতের একটি ডিভিশন বেঞ্চ কর্তৃক ২০১১ সালের ২৭শে সেপ্টেম্বর তারিখে প্রদত্ত একটি রায়ের বিরুদ্ধে উদ্ভূত হয়েছে, যা বিভিন্ন জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থা কর্তৃক দাখিল করা রিট আপিল এবং মূল পিটিশনের একটি ব্যাচের রায়।

৩. উচ্চ আদালতের সামনে প্রশ্ন ছিল যে কোচিন বন্দরে খালাস করা কন্টেইনারগুলির উপর 'ভূমি ভাড়া' পরিশোধের দায়বদ্ধতা, যা অপর্যাপ্ত মজুত স্থানের কারণে পোতাশ্রয় কর্তৃক পণ্য স্থানান্তর করা হয়েছিল, তা ৭৫ দিনের বেশি সময়ের জন্য জাহাজের মালিক/জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থার উপর আরোপ করা যেতে পারে কিনা, যা মেজর পোর্টস অ্যাক্ট, ১৯৬৩-এর ধারা ৪৭ক-এর অধীনে গঠিত 'মেজর পোর্টসের ট্যারিফ কর্তৃপক্ষ' কর্তৃক নির্ধারিত।

৪. উচ্চ আদালতের রায়ের নিম্নলিখিত উদ্ধৃতাংশে মামলার ঘটনাগুলির সারসংক্ষেপ করা হয়েছে:

"ঘটনার ক্রম যা অচলাবস্থার দিকে ধাবিত করেছিল তা ১৯৯৮ সালে কোচিন পোতাশ্রয় ট্রাস্টের প্রাঙ্গণে সংঘটিত ঘটনাগুলিকে বোঝায় যেখানে (তথাকথিত) কৃত্রিম উলের ছেঁড়া কাপড় (কন্টেইনারে) ছিল। শুল্ক পরীক্ষা সহজতর করার জন্য উক্ত কন্টেইনারগুলি পণ্য স্থানান্তর করা হয়েছিল এবং খালি কন্টেইনারগুলি জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থাগুলির কাছে ফেরত দেওয়া হয়েছিল। পণ্য স্থানান্তর করা কার্গো অনেক বেশি জায়গা দখল করে রেখেছিল এবং শুল্ক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আরোপিত বাধার কারণে পণ্যগ্রহীতারা তা দ্রুত খালাস করেনি, যেখানে শুল্ক কর্তৃপক্ষ উল্লেখ করেছিল যে কার্গোতে আসলে ঘোষিত কৃত্রিম উলের ছেঁড়া কাপড় ছিল না, বরং বেশিরভাগই নতুন পোশাক ছিল যা খালাস করা যেত না। পণ্যগ্রহীতা/আমদানিকারকদের 'কার্যপ্রণালী' সকলের দৃষ্টি আকর্ষণ করেছিল এবং পোতাশ্রয় বিভাগ কর্তৃক আরোপিত সম্ভাব্য দায়বদ্ধতা এবং শুল্ক ও অন্যান্য সংশ্লিষ্টদের কাছে দায়বদ্ধতার বিষয়টি বিবেচনায় নেওয়া হয়েছিল, এবং পণ্যগ্রহীতারা দীর্ঘকাল ধরে পণ্যগুলি খালাস করতে আসেনি এবং সেগুলি পোতাশ্রয় প্রাঙ্গণে অলসভাবে পড়ে ছিল।"

পোতাশ্রয় ট্রাস্ট জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থা/কন্টেইনারের মালিকদের কাছ থেকে 'ভূমি ভাড়া' ধার্য করেছিল।

---

১ টিএএমপি

২ এমপিটি আইন

৫. মামলাটি এমপিটি আইনের বিধানগুলির ব্যাখ্যাকে কেন্দ্র করে। আইনটি পোর্ট কর্তৃপক্ষের গঠনের জন্য বিধান করে যেখানে এটি প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণ এবং পোর্টগুলির ব্যবস্থাপনার ক্ষমতা ন্যস্ত করে। ধারা ৩ কেন্দ্রীয় সরকারকে প্রতিটি প্রধান পোর্টের ক্ষেত্রে ট্রাস্টি বোর্ড ("বোর্ড") গঠনের ক্ষমতা দেয়; ধারা ৫ অনুসারে, প্রতিটি বোর্ড একটি কর্পোরেট সংস্থা হবে। ধারা ৩৫ বোর্ডকে পোর্টের ক্ষমতার সীমা এবং পোর্টের জন্য প্রয়োজনীয় বা উপযুক্ত বলে মনে করা সরঞ্জামাদি তৈরি করার ক্ষমতা দেয়। ধারা ৪৩ ক্ষতি, ধ্বংস বা পণ্যের অবনতির জন্য বোর্ডের দায়িত্ব আরোপ করে যা তারা গ্রহণ করেছে।

৬. ধারা ২(ও) "মালিক"-কে সংজ্ঞায়িত করে, পণ্যের ক্ষেত্রে, "যেকোন প্রেরক, পণ্যগ্রহীতা, বিক্রয়, হেফাজত, লোডিং বা আনলোডিংয়ের জন্য এজেন্ট"-কে অন্তর্ভুক্ত করার জন্য; এবং কোনও জাহাজ বা বিমান ব্যবহার করে পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে, "যেকোন অংশ-মালিক, চার্টারার, পণ্যগ্রহীতা, বা বন্ধকগ্রহীতা যিনি দখলে আছেন" তাকে অন্তর্ভুক্ত করার জন্য। ধারা ৪২ বোর্ডকে নির্দিষ্ট পরিষেবা প্রদানের ক্ষমতা দেয়। উপ-ধারা (২) ধারা ৪২ অনুসারে, বোর্ড, অনুরোধ করা হলে, কার্য সম্পাদনের উদ্দেশ্যে পণ্যের দায়িত্ব নিতে পারে। ধারা ৪২(৭) বিধান করে যে ধারা অনুসারে পণ্য গ্রহণের পরে এবং তার জন্য একটি রশিদ দেওয়ার পরে, রসিদ প্রদান করা হয়েছে বা যে জাহাজ থেকে পণ্য লোড বা প্রেরণ করা হয়েছে তার মাস্টার বা মালিকের কাছে কোনও দায়বদ্ধতা থাকবে না যা সেই পণ্যের কোনও ক্ষতি বা ক্ষতির জন্য ঘটতে পারে।

আইনের ষষ্ঠ অধ্যায়ে পোর্টগুলিতে হার আরোপ ও আদায়ের বিধান রয়েছে। বোর্ড বা অন্য ব্যক্তি কর্তৃক পোর্টের প্রাঙ্গণ বা অন্য কোনও স্থানে সম্পাদিত পরিষেবার জন্য হার নির্ধারণের অধিকার পূর্বে আইনের ধারা ৪৮ এবং ৪৯ এর অধীনে বোর্ডের ট্রাস্টিদের উপর ন্যস্ত ছিল। পরবর্তীতে, ১৯৯৭ সালের আইনের একটি সংশোধনী দ্বারা, ধারা ৪৭এ ঢোকানো হয়েছিল যার মাধ্যমে টিএএমপি গঠিত হয়েছিল। এখন হার নির্ধারণের ক্ষমতা টিএএমপির উপর ন্যস্ত।

ধারা ৫৯(১) এর অধীনে, পণ্যের উপর একটি লিয়েন তৈরি হয় বোর্ডের অনুকূলে (এই জাতীয় পণ্যের জন্য প্রদত্ত কোনও পরিষেবার ক্ষেত্রে)। বোর্ড তার হার এবং ভাড়া সম্পূর্ণরূপে পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত পণ্য বাজেয়াপ্ত ও আটক করার ক্ষমতা রাখে। ধারা ৬০ জাহাজ মালিকের মালবাহী এবং

৩"বোর্ড" এবং "পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষ" দুটি শব্দই পরস্পর পরিবর্তনযোগ্যভাবে ব্যবহৃত হয়েছে।

অন্যান্য চার্জ।[৪] ধারা ৬১ এবং ৬২ এর অধীনে, বাজেয়াপ্ত/আটক করা পণ্য বোর্ড কর্তৃক প্রকাশ্য নিলামে বা অন্য কোনও উপায়ে বিক্রি করা যেতে পারে, যা অন্যান্য বিধানগুলিতে বর্ণিত শর্তাবলী এবং পদ্ধতির সাপেক্ষে।

যদিও এমপিটি আইনে 'ভূমি ভাড়া' শব্দটি সংজ্ঞায়িত করা হয়নি, তবে তা ধার্য করার কর্তৃত্বের উৎস আইনের ৪৯(১)(ঘ)[৫] ধারা। এমপিটি আইনের কাঠামো থেকে মনে হয় যে 'ভূমি ভাড়া' এবং অন্যান্য চার্জ কাদের কাছ থেকে আদায় করা যেতে পারে।

৭. হাইকোর্টে শুনানির সময়, এই প্রশ্নটি উত্থাপিত হয়েছিল যে একটি "স্টিমার এজেন্ট"-কে তার প্রধানের জাহাজে থাকা পণ্যের "মালিক" হিসাবে গণ্য করা যেতে পারে কিনা, ধারা ২(ও) এর সংজ্ঞার পরিপ্রেক্ষিতে এবং "স্টিমার এজেন্ট"-কে পণ্যগুলির স্টোরেজ চার্জ/ডে বিলম্ব পরিশোধের জন্য দায়ী করা যেতে পারে কিনা, যা পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি, এই বিষয়টি ফর্বস ক্যাম্পবেল অ্যান্ড কোং লিমিটেড বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ, পোর্ট অফ বোম্বে[৬] [ফর্বস-১] মামলায় এই আদালতের দুই বিচারকের একটি বেঞ্চ কর্তৃক বৃহত্তর বেঞ্চের কাছে প্রেরণ করা হয়েছে। আদালত তখন নিম্নলিখিত গুরুত্বপূর্ণ আইনি প্রশ্নগুলি গঠন করেছিল:

(ক) কোনও স্টিমার এজেন্টকে তার প্রধানের জাহাজে থাকা পণ্যের মালিক হিসাবে গণ্য করা যেতে পারে কিনা, মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্ট ১৯৬৩-এর ধারা ২(ও) এর অধীনে "মালিক"-এর সংজ্ঞার পরিপ্রেক্ষিতে;

(খ) কোনও স্টিমার এজেন্টকে পণ্যগুলির স্টোরেজ চার্জ/ডে বিলম্ব পরিশোধের জন্য দায়ী করা যেতে পারে কিনা, যা পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি, এমনকি যদি স্টিমার এজেন্ট ডেলিভারি অর্ডার জারি না করে থাকে; এবং

[৪]ধারা ৬০(১) এ বলা হয়েছে: "(১) যদি কোনও জাহাজ বা তার এজেন্ট, কোনও ডক, ওয়ার্ফ, কুই, স্টেজ, জেটি, বার্থ, মুরিং বা বোর্ডের মালিকানাধীন বা দখলে থাকা কোনও স্থানে অবতরণের আগে, বোর্ডকে লিখিতভাবে নোটিশ দেয় যে উক্ত পণ্যগুলি জাহাজ মালিককে প্রদেয় ভাড়া এবং অন্যান্য চার্জের জন্য লিয়েনের অধীন থাকবে, তবে উক্ত পণ্যগুলি সেই পরিমাণে উক্ত লিয়েনের জন্য দায়বদ্ধ থাকবে।"

[৫]ধারা ৪৯(১)(ডি) এ বলা হয়েছে: "(১) কর্তৃপক্ষ সময়ে সময়ে, সরকারী গেজেটে বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে, সেই হারে পরিশোধের একটি তালিকা এবং সেই শর্তাবলীও প্রণয়ন করবে যার অধীনে বোর্ডের মালিকানাধীন বা দখলে থাকা কোনও সম্পত্তি, বা পোর্টের সীমানা বা পোর্ট এপ্রোচের মধ্যে কোনও স্থান নীচে উল্লিখিত উদ্দেশ্যে ব্যবহার করা যেতে পারে]:-

...

(ঘ) বোর্ড কর্তৃক মালিকানাধীন বা সরবরাহকৃত কোনও জমি, ভবন, কাজ, জাহাজ বা সরঞ্জামাদির অন্য কোনও ব্যবহার।

---

[৬](২০০৮) ৪ এসসিসি ৮৭

(গ) যদি কোনও জাহাজ পরিচালনাকারী সংস্থাকে দায়ী করা হয়, তবে কোন পরিমাণে সে দায়ী থাকবে এবং তা পোর্ট ট্রাস্টকে আইনের ধারা ৬১ বা ৬২ অনুসারে অবিলম্বে ব্যবস্থা নেওয়া থেকে অব্যাহতি দেবে কিনা।

উপরের আলোচনার পরিপ্রেক্ষিতে, হাইকোর্ট এই নির্দিষ্ট বিষয়গুলির উপর আলোকপাত করেনি। তবে, হাইকোর্ট পর্যবেক্ষণ করেছে যে রেফারেন্সটিতে নিম্নলিখিত বিষয়গুলি অন্তর্ভুক্ত ছিল না:

(i) ট্যারিফ অথরিটি ফর মেজর পোর্টসের (টিএএমপি) সুযোগ এবং ক্ষমতা (৯ জানুয়ারী ১৯৯৭ থেকে কার্যকর) হার এবং শর্তাবলী নির্ধারণের জন্য, যা আইনের ধারা ৪৮ এবং ৪৯ এর অধীনে নির্দিষ্ট করা হয়েছে; এবং

(ii) পোর্ট ট্রাস্টের 'ভূমি ভাড়া' আদায়ের অধিকার সীমিত করে টিএএমপির আদেশগুলি এমপিটি আইনের ধারা ৬১/৬২ এর নির্দেশের সাথে সঙ্গতিপূর্ণ কিনা।

হাইকোর্ট পিটিশনগুলির ব্যাচ এবং স্টিমার এজেন্টদের উপর 'ভূমি ভাড়া' নির্ধারণ এবং দায়বদ্ধতার পরিমাণ নির্ধারণের ক্ষেত্রে টিএএমপির আদেশের কার্যকারিতা এবং সুযোগের বিষয়ে তার বিবেচনার সুযোগ সীমিত করেছিল।

৮. হাইকোর্ট রায় দিয়েছে যেঃ

"বিধিতে বা অন্য কোথাও এমন কোনও বিধান নেই যেখানে স্টিমার এজেন্টদের পোর্টের হেফাজতে থাকা পণ্য খালাস করার দায়িত্ব বা দায়বদ্ধতা থাকে, যা প্রকৃতপক্ষে কনসাইনি/তাদের এজেন্টদের দায়িত্ব। বিল অফ লেডিং আইনের বিধান অনুসারে, পণ্যের মালিকানা এবং স্বত্ব কনসাইনি/তাদের এজেন্টদের উপর ন্যস্ত হওয়ার কারণে এটি আরও বেশি প্রযোজ্য। একবার পণ্য পোর্টের প্রাঙ্গণে অবতরণ করলে, জাহাজ/স্টিমার এজেন্টদের দ্বারা এবং তাদের অধিকার 'শুধুমাত্র' মালবাহী এবং অন্যান্য চার্জের জন্য লিয়েনের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকে, যা মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্টের ধারা ৬০(১) এর সাথে সঙ্গতিপূর্ণভাবে প্রয়োগ করতে হবে, যা পণ্যের বিক্রয় থেকে প্রাপ্ত অর্থ বিতরণের ক্ষেত্রে অগ্রাধিকারের বিষয়টিকে উল্লেখ করে, যেমন মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্টের ধারা ৬১/৬২ বা কাস্টমস অ্যাক্টের ধারা ৪৮ এর অধীনে নির্ধারিত অনুরূপ প্রক্রিয়া অনুসারে; উভয় ক্ষেত্রেই, প্রেরকদের লিয়েন পোর্ট ট্রাস্টের লিয়েন এবং কাস্টমস/সরকার বা অন্য কোনও কর্তৃপক্ষের প্রদেয় পরিমাণের উপর প্রাধান্য পায়, তবে বিক্রয় প্রক্রিয়া থেকে প্রাপ্ত অর্থ বিতরণের ক্ষেত্রে, যা মেজর পোর্ট ট্রাস্ট অ্যাক্টের ধারা ৬৩ এবং কাস্টমস অ্যাক্টের ধারা ১৫০ এর অধীনে বাধ্যতামূলক।

উচ্চ আদালত এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছিল যে বিধিবদ্ধ প্রকল্পটি জাহাজ মালিকদের উপর মালবাহী এবং অন্যান্য চার্জ ব্যতীত অন্য কোনও দায় চাপানোর উদ্দেশ্যে তৈরি করেনি যা সরকারকে এবং পোর্টকে প্রদেয় অন্যান্য বকেয়া অর্থের উপর অগ্রাধিকার পেতে পারে এবং পোর্ট আইনের ধারা ৬০(১) অনুসারে নির্দিষ্ট পদ্ধতিতে লিয়েন প্রয়োগ করে।

উচ্চ আদালত রায় দিয়েছিল যে পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃক অনির্দিষ্টকালের জন্য কন্টেইনারের ক্ষেত্রে 'ভূমি ভাড়া' চার্জ আদায়ের কোনও ন্যায্যতা নেই। উচ্চ আদালত আরও রায় দিয়েছিল যে ১৯৯৭ সালের ৯ জানুয়ারী থেকে কার্যকরভাবে এমপিটি আইনের ধারা ৪৮ এবং ৪৯ এর অধীনে হার এবং শর্তাবলী নির্ধারণের কর্তৃত্ব সম্পূর্ণরূপে টিএএমপির উপর ন্যস্ত। আদালত রায় দিয়েছিল যে পোর্ট ট্রাস্ট টিএএমপি কর্তৃক জারিকৃত আদেশ অনুসারে কেবলমাত্র ৭৫ দিনের সর্বোচ্চ সময়ের জন্য 'ভূমি ভাড়া' দাবি করতে পারে। উচ্চ আদালত এই যুক্তি প্রত্যাখ্যান করেছিল যে কন্টেইনারগুলি খালি করার কোনও বাধ্যবাধকতা তাদের উপর বর্তায় যখন সেগুলি অপর্যাপ্ত স্টোরেজ স্থানের কারণে পোর্ট কর্তৃক ডিস্টাফ করা হয়েছিল।

৯. বর্তমান প্রেক্ষাপটে প্রাসঙ্গিক, একটি আইনি নজির রয়েছে। ১৯৬৩ সালে, দ্য ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ মাদ্রাজ বনাম কে পি ভি শেখ মোহম্মদ রোথার অ্যান্ড কোং[৭] [রোথওয়ার-১] মামলায় একটি সংবিধান বেঞ্চ স্টিমার এজেন্টের কাছ থেকে হার/চার্জ আদায়ের বোর্ডের অধিকার বহাল রেখেছিল:

"এতে কোন সন্দেহ নেই যে জাহাজ মালিক প্রেরকের বেলি, পণ্য প্রেরক এবং তিনি বিল অফ লেডিং-এর শর্তাবলী অনুসারে পণ্য কনসাইনি বা হস্তান্তরকারীর কাছে সরবরাহের জন্য দায়ী। জাহাজ মালিক কনসাইনি বা এমন ব্যক্তিকে পণ্য সরবরাহ করার পরেই এই দায়িত্ব পালন করেন যিনি বিল অফ লেডিং-এর অনুমোদন অনুসারে ডেলিভারি নেওয়ার অধিকারী। বোর্ডের কাছে ডেলিভারি কনসাইনি বা সেই ব্যক্তির কাছে ডেলিভারি নয়, কারণ ডেলিভারি বিল অফ লেডিং উপস্থাপনের ভিত্তিতে এবং কারণ আইনে এমন কোনও বিধান নেই যা পণ্য গ্রহণের উদ্দেশ্যে বোর্ডকে কনসাইনির এজেন্ট হিসাবে গঠন করবে।"

মামলাটি এই প্রশ্নের উপর কেন্দ্রীভূত ছিল যে বোর্ড কনসাইনির এজেন্ট হিসাবে কাজ করেছে কিনা। সংবিধান বেঞ্চ রায় দিয়েছিল যে বোর্ড জাহাজ মালিকের পক্ষে পণ্যের দায়িত্ব নিয়েছে এবং কনসাইনির পক্ষে নয়। কনসাইনির এই যুক্তি প্রত্যাখ্যান করা হয়েছিল যে বোর্ড কনসাইনির এজেন্ট হিসাবে কাজ করেছে।

---

[৭](১৯৬৩) সম্পূরক ২ এসসিআর ৯১৫

"পোর্ট ট্রাস্ট আইন ১৯০৫-এর ধারা ৪০ সেই পণ্যের ক্ষতি, ধ্বংস বা অবনতির জন্য বোর্ডের দায়িত্বের কথা বলে যা ধারা ১৫১, ১৫২ এবং ১৬১ ভারতীয় চুক্তি আইনের অধীনে বেলি হিসাবে গ্রহণ করেছে। চুক্তি আইনের ১৪৮ ধারা অনুসারে বেলমেন্ট হল এক ব্যক্তি কর্তৃক অন্য ব্যক্তিকে কোনও নির্দিষ্ট উদ্দেশ্যে পণ্য সরবরাহ করা, এই চুক্তির ভিত্তিতে যে উদ্দেশ্য সম্পন্ন হওয়ার পরে সেগুলি সরবরাহকারীর নির্দেশ অনুসারে ফেরত দেওয়া হবে বা অন্যভাবে নিষ্পত্তি করা হবে। পণ্য সরবরাহকারী ব্যক্তিকে বেলর এবং যাকে পণ্য সরবরাহ করা হয় তাকে বেলি বলা হয়। এটি স্পষ্ট যে যখন বোর্ড জাহাজ মালিকের কাছ থেকে পণ্যের দায়িত্ব নেয়, তখন জাহাজ মালিক বেলর এবং বোর্ড বেলি, এবং তার পরে পণ্যের জন্য বোর্ডের দায়িত্ব বেলির মতোই। বোর্ড কনসাইনির কাছ থেকে পণ্য পায় না। এটি কেবলমাত্র কনসাইনির এজেন্ট হতে পারে যদি তাকে বিশেষভাবে নিয়োগ করা হয়, যা এখানে অভিযোগ করা হয়নি, এবং এমনকি যদি বোর্ড একজন এজেন্টও হয়, তবে তার দায়বদ্ধতা একজন এজেন্টের মতোই হবে, বেলির মতো নয়। ধারা ৩৯ এবং ৪০ এর বিধানগুলি আরও এই যুক্তিকে সমর্থন করে যে বোর্ড জাহাজ মালিকের পক্ষে এবং কনসাইনির পক্ষে নয় পণ্যের দায়িত্ব নেয় এবং অবতরণের সময় বা তার অপসারণের পরে বোর্ড যে কোনও পরিষেবা প্রদান করে, তা সরবরাহকৃত পরিষেবা।"

১০. এই আদালতের তিন বিচারকের একটি বেঞ্চ ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ মাদ্রাজ বনাম কে পি ভি শেখ মোহম্মদ রোথার অ্যান্ড কোং প্রাইভেট লিমিটেড[৮] [রোথওয়ার-২] মামলায় এই প্রশ্নটি নিয়ে কাজ করেছে যে "কনসাইনি বা স্টিমার এজেন্টের কাছ থেকে মাদ্রাজ পোর্ট ট্রাস্টে প্রদেয় ডে বিলম্ব ইত্যাদি পুনরুদ্ধার করা হবে কিনা"। সেই মামলায়, পণ্য দীর্ঘকাল ধরে পোর্ট ট্রাস্টের হেফাজতে ছিল যতক্ষণ না শেষ পর্যন্ত শুল্ক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বাজেয়াপ্ত করা হয়। রায় দেওয়া হয়েছিল যে কেবলমাত্র কনসাইনি ডে বিলম্ব চার্জ পরিশোধের জন্য দায়ী। বিদ্বান বিচারপতিগণ মাদ্রাজ হাইকোর্টের যুক্তির অনুমোদন করেছিলেন:

"একবার জাহাজ এবং স্টিমার এজেন্ট কর্তৃক পোর্ট ট্রাস্টের কাছে পণ্য হস্তান্তর করা হলে এবং স্টিমার এজেন্ট যথাযথভাবে বিল অফ লেডিং অনুমোদন করে বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করে, তখন পণ্য ব্যক্তিগতভাবে মালিকের কাছে পৌঁছে দেওয়ার বা অনুমোদনকারীর বাধ্যবাধকতা শেষ হয়ে যায়... এমনকি

---

[৮](১৯৯৭) ১০ এসসিসি ২৮৫

যদিও কনসাইনি পরিবহনের চুক্তির পক্ষ নয়, পণ্যের মালিকানা তার কাছে হস্তান্তরিত হওয়ার পরে, তিনি জাহাজ মালিকের কাছে পণ্যের মালিক হিসাবে স্টোরেজ বা ডে বিলম্ব চার্জ পরিশোধের জন্য দায়ী হন।"

এই আদালত উচ্চ আদালতের এই সিদ্ধান্তের সাথেও একমত হয়েছে যে এমপিটি আইনের বিধানগুলিকে এমনভাবে ব্যাখ্যা করা যায় না যাতে স্টিমার এজেন্ট কাস্টমস কর্তৃক পণ্য খালাস এবং কনসাইনি কর্তৃক ডেলিভারি না নেওয়া পর্যন্ত পণ্যের নিরাপত্তার দায়িত্ব নিয়েছে। রোথওয়ার-১-এর ঘটনাগুলি রোথওয়ার-২-এর ঘটনাগুলি থেকে পৃথক ছিল।

রোথওয়ার-১ রোথওয়ার-২ থেকে এই কারণে পৃথক ছিল যে পূর্বের মামলায় পোর্টে পণ্য অবতরণের সময় এবং তার পরে তার হেফাজতে থাকার সময় স্টিমারের সুবিধার জন্য প্রদত্ত পরিষেবার সাথে সম্পর্কিত চার্জ ছিল, রোথওয়ার-২ ডে বিলম্ব চার্জের সাথে সম্পর্কিত ছিল পণ্য অবতরণের পরে এবং বোর্ড কর্তৃক দায়িত্ব নেওয়ার পরে এবং স্টিমার এজেন্ট কনসাইনির কাছে পণ্য হস্তান্তরের জন্য বিল অফ লেডিং অনুমোদন বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করার পরে, অর্থাৎ, পণ্যের মালিকানা তার কাছে হস্তান্তরিত হওয়ার পরে।

১১. এই আদালতের পরবর্তী একটি রায়ে বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ অফ দ্য পোর্ট অফ বোম্বে অ্যান্ড আদার্স বনাম শ্রীয়ানেস নিটার্স[৯] মামলায়, এটি রায় দেওয়া হয়েছিল যে এমপিটি আইনের ধারা ২(ও)-এর অধীনে "মালিক" শব্দের সংজ্ঞা এবং বিল অফ লেডিং আইনের প্রাসঙ্গিক বিধানগুলি, বিল অফ লেডিং-এর কনসাইনি বা বিল অফ লেডিং-এর কোনও অনুমোদনকারী, এমপিটি আইনের উদ্দেশ্যে পণ্যের মালিক হিসাবে বিবেচিত হবে এবং তিনিই এমপিটি আইনের অধীনে চার্জ আদায়ের জন্য দায়ী। এটি রায় দেওয়া হয়েছিল:

"কনসাইনি হল সেই ব্যক্তি যিনি পোর্ট ট্রাস্টের সাথে বেলর এবং পোর্ট ট্রাস্ট হল কনসাইনি (অর্থাৎ বেলি)।"

১২. ফর্বেস-১ মামলায়, এই আদালতের দুই বিদ্বান বিচারকের বেঞ্চ রোথওয়ার-২-এর রায়ের সঠিকতা নিয়ে সন্দেহ প্রকাশ করে এবং বিষয়টি বৃহত্তর বেঞ্চের কাছে প্রেরণ করে। ২০১৩ সালের ১৪ই আগস্ট তারিখের একটি আদেশের মাধ্যমে, তিন বিচারকের একটি বেঞ্চ রোথওয়ার-২-এ কোনও অসঙ্গতি দেখতে পায়নি এবং তাই নিম্নলিখিত পর্যবেক্ষণের সাথে বিষয়টি নিয়মিত বেঞ্চের কাছে পুনরায় প্রেরণ করেঃ

---

[৯](১৯৯৯) ৭ এসসিসি ৩৫৯

আমরা সেই আদেশটি পর্যালোচনা করেছি যার মাধ্যমে বিষয়টি এই বেঞ্চে প্রেরণ করা হয়েছে।

আমরা লক্ষ্য করেছি যে তিন বিচারকের বেঞ্চ কর্তৃক প্রদত্ত রায়ের সাথে দ্বিমত পোষণ না করার কোনও কারণ উক্ত আদেশে উল্লেখ করা হয়নি।

আরও, ১৯৯৭ সালে প্রদত্ত রায় (১০ এসসিসি ২৮৫) পর্যালোচনা করে, আমরা উক্ত রায়ে বর্ণিত যুক্তির সাথে দ্বিমত পোষণ করার কোনও কারণ দেখতে পাইনি।

এই পরিস্থিতিতে, আমরা বিষয়টি নিয়মিত বেঞ্চে ফেরত পাঠাচ্ছি কারণ আমরা উক্ত রায়ে কোনও অসঙ্গতি দেখতে পাইনি।"

এরপর এই আদালতের দুই বিচারকের একটি বেঞ্চ বিষয়টি শোনেন এবং ফর্বস ফর্বস ক্যাম্পবেল অ্যান্ড কোং লিমিটেড বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টিজ, পোর্ট অফ বোম্বে[১০] [ফর্বস-২] মামলায় স্টিমার এজেন্টের বিলম্ব এবং পোর্ট চার্জের দায়বদ্ধতার বিষয়টি বিবেচনা করেন যা পোর্ট ট্রাস্ট অথরিটি কর্তৃক বন্দরে আনা এবং গুদামজাত করা পণ্যের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য। আদালত অভিমত দেন:

"[ডব্লিউ]এটা সঠিক যে ডে বিলম্ব এবং পোর্ট রেন্ট পরিশোধের দায়বদ্ধতা বিধিবদ্ধ, কোনও নির্দিষ্ট বিধিবদ্ধ চার্জের অনুপস্থিতিতে, এই দায়বদ্ধতা যুক্তিসঙ্গতভাবে স্টিমার এজেন্টের উপর বর্তাতে পারে যদি আইনের বিধানগুলির গঠনমূলক ব্যাখ্যার মাধ্যমে এমন সিদ্ধান্তে পৌঁছানো যায়। পূর্বে উল্লিখিত 'মালিক' শব্দের অর্থ নির্ধারণ, যা আইনের ২(ও) ধারায় ব্যবহৃত হয়েছে, যদিও আপিলকারীর পক্ষে বিশেষভাবে জোর দেওয়া হয়েছে, আইনের বিশেষ করে ৪২ ধারার অন্যান্য বিধানগুলির দ্বারা প্রভাবিত হবে। অন্যথায়, পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের কাছে মালিক কর্তৃক ৪২(২) ধারার অধীনে অর্পিত পরিষেবার উদ্দেশ্যে পণ্যের হেফাজত কীভাবে সমন্বয় করা যায় তা কঠিন হবে। সেই পর্যায়ে পণ্য এখনও জাহাজ মালিকের হেফাজতে থাকতে পারে বা প্রেরক বা কনসাইনির পৃথক বেলমেন্টের অধীনে থাকতে পারে। উপরোক্ত আলোচনার পরিপ্রেক্ষিতে, ডে বিলম্ব চার্জ এবং পোর্ট রেন্ট পরিশোধের দায়বদ্ধতার জন্য স্টিমার এজেন্টের উপর আরোপ করা যেতে পারে যদি স্টিমার এজেন্ট এবং পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের মধ্যে ৪২(২) ধারার সাথে পঠিত ১৯৬৩ সালের আইনের ৪৩(১)(i) ধারার অধীনে বেলমেন্টের একটি চুক্তি বিদ্যমান বলে ধরে নেওয়া যায়।"

---

[১০](২০১৫) ১ এসসিসি ২২৮

এমপিটি আইনের বিধানাবলী এবং রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চ এবং শ্রীয়ানেস নিটার্সের দুই বিচারকের বেঞ্চের রায় পর্যালোচনার পর, ফর্বেস-২-এর সিদ্ধান্ত এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছিল:

"[টি]আইনের অবস্থান যা উদ্ভূত হয় তা হল একবার বিল অফ লেডিং অনুমোদিত হলে বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করা হলে, কনসাইনি বা অনুমোদনকারী ডে বিলম্ব চার্জ এবং পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের অন্যান্য বকেয়া পরিশোধের জন্য দায়ী থাকবেন। অন্যান্য সকল পরিস্থিতিতে বেলমেন্টের চুক্তি স্টিমার এজেন্ট (বেলর) এবং পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের (বেলি) মধ্যে বিদ্যমান থাকে, যা বিল অফ লেডিং অনুমোদিত বা ডেলিভারি অর্ডার জারি না হওয়া পর্যন্ত এই ধরনের চার্জের জন্য স্টিমার এজেন্টের দায়বদ্ধতা সৃষ্টি করে।"

শ্রীয়ানেস নিটার্সের সিদ্ধান্ত কনসাইনি এবং পোর্ট ট্রাস্টের মধ্যে বেলর এবং বেলি সম্পর্কের অস্তিত্বের বিষয়ে ছিল, স্টিমার এজেন্ট এবং পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের পরিবর্তে এবং পোর্ট ট্রাস্ট কর্তৃপক্ষের উপর দায়বদ্ধতা আরোপকে "কেবল একটি ধারণা" হিসাবে মামলার তথ্যের ভিত্তিতে ধরে নেওয়া হয়েছিল।

১৩. রাসিকলাল কান্তিলাল অ্যান্ড কোং বনাম বোর্ড অফ ট্রাস্টি অফ পোর্ট অফ বোম্বে[১১] [রাসিকলাল] মামলায় এমপিটি আইনের কাঠামো বিবেচনা করার সময়, এই আদালতের দুই বিচারকের বেঞ্চ পর্যবেক্ষণ করেছিলেন যে আইনটি ডে বিলম্ব এবং অন্যান্য চার্জ কাদের কাছ থেকে আদায় করা যেতে পারে সে বিষয়ে নীরব। যেহেতু ধারা ৪৯ক থেকে ৪৯বি কেবলমাত্র জাহাজকে পরিষেবা প্রদানের সাথে সম্পর্কিত, তাই বেঞ্চ "এই পরিষেবাগুলির জন্য কেবলমাত্র জাহাজ এবং তার এজেন্টরাই হার পরিশোধের জন্য দায়ী" এই ব্যাখ্যাটিকে "যুক্তিসঙ্গত" বলে মনে করেছে। তবে, পণ্যের জন্য প্রদত্ত পরিষেবাগুলির জন্য, পোর্ট ট্রাস্টের অনুকূলে একটি লিয়েন তৈরি হয় ধারা ৫৯(১)-এর অধীনে এবং পোর্ট ট্রাস্ট তার সমস্ত চার্জ পরিশোধ না হওয়া পর্যন্ত পণ্য বাজেয়াপ্ত ও আটক করার অধিকারী। ধারা ৪২(২) "দায়িত্ব গ্রহণ" (দখল নয়) কে নিয়ন্ত্রণ করে এবং ধারা ৫৯(১), যা পোর্ট ট্রাস্টকে চার্জ নেওয়া পণ্যের বাজেয়াপ্ত ও আটকের কর্তৃত্ব প্রদান করে, এর বৈপরীত্যে, আদালত ধারা ৫৯-এর দ্বৈত ঘোষণায় স্পষ্টতার অভাব চিহ্নিত করেছে, তবে "এই বিষয়ে চূড়ান্ত মতামত প্রকাশ করতে অস্বীকার করেছে"।

পোর্ট ট্রাস্টের চার্জ আদায়ের অধিকারের বিষয়ে প্রশ্নটি সমাধান করার সময়, আদালত রোথওয়ার-১, রোথওয়ার-২ এবং ফর্বেস-২ নিয়ে আলোচনা করেছে। রোথওয়ার-১-এর রেফারেন্সে, এই আদালত রায় দিয়েছেঃ

---

[১১](২০১৭) ১১ এসসিসি ১

"রোথওয়ার-১ এই প্রস্তাবনার কর্তৃত্ব নয় যে একটি বোর্ড কেবলমাত্র স্টিমার এজেন্টের কাছ থেকে পণ্যের জন্য প্রদত্ত পরিষেবার হার আদায় করতে পারে। এই আদালত পণ্যের মালিকানা বোর্ডের হার আদায়ের অধিকার নির্ধারণের জন্য প্রাসঙ্গিক কিনা সেই প্রশ্নটি নিয়ে কাজ করেনি... রোথওয়ার-১ এই প্রস্তাবনার কর্তৃত্ব নয় যে পণ্য কনসাইনির কাছে হস্তান্তরিত না হওয়া পর্যন্ত পোর্টে প্রদত্ত বিভিন্ন হার পরিশোধের দায় সম্পূর্ণরূপে স্টিমার এজেন্টের উপর বর্তায়।"

আদালত অভিমত দিয়েছে যে এটি রোথওয়ার-২ এবং ফর্বেস-২-এ বর্ণিত সিদ্ধান্তের সাথে একমত যে "একটি বোর্ড স্টিমার এজেন্ট বা কনসাইনির কাছ থেকে প্রাপ্য হার পুনরুদ্ধার করতে পারে"। তবে, আদালত রায় দিয়েছে যে পণ্যের মালিকানা এবং কোন সময়ে পণ্যের মালিকানা হস্তান্তরিত হয় তা বোর্ডের তার পাওনা আদায়ের কর্তৃত্ব নির্ধারণের জন্য অপ্রাসঙ্গিক। আদালত রায় দিয়েছে:

"ফর্বেস [২] মামলায় যথাযথভাবে অভিমত দেওয়া হয়েছে, বোর্ড (প্রথম বিবাদী) এবং কনসাইনির (আপিলকারী) মধ্যে কোনও বেলর এবং বেলি সম্পর্ক নেই; হয় স্বেচ্ছায় অথবা বিধিবদ্ধভাবে বাধ্য হয়ে এই সম্পর্ক বিদ্যমান থাকতে পারে, তবে প্রথম বিবাদী এবং জাহাজ মালিকের (স্টিমার এজেন্টের মাধ্যমে) মধ্যে একটি সম্পর্ক বিদ্যমান। এমন পরিস্থিতিতে সম্ভব যেখানে কনসাইনি বা অন্য কোনও ব্যক্তি (যেমন এখানে আপিলকারী) প্রেরকের মাধ্যমে দাবি করে, শেষ পর্যন্ত বিভিন্ন কারণে পণ্যের ডেলিভারি নিতে নাও আসতে পারে - অর্থনীতি বা আইনের দ্বারা আরোপিত অপ্রতিরোধ্য বিবেচনা। সুতরাং, এমন পরিস্থিতিতে কেবল এই কথা বলা যথেষ্ট যে বিল অফ লেডিং অনুমোদিত বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করা হয়েছে, প্রেরক বা তার এজেন্ট (পণ্য সম্পর্কিত পরিষেবার জন্য ভাড়া বা চার্জ পরিশোধের জন্য) দায়মুক্ত হবে যার ফলে বোর্ড কনসাইনির কাছ থেকে একই পরিমাণ আদায়ের জন্য অপ্রয়োজনীয় খরচ বহন করবে এবং মামলায় জড়িত হবে, যিনি বোর্ডের কাছ থেকে পণ্যের ডেলিভারি নেননি যার সাথে বোর্ডের কোনও বেলমেন্টের চুক্তি ছিল না এবং ফলস্বরূপ 'হার এবং ভাড়া' পরিশোধের কোনও চুক্তিভিত্তিক বাধ্যবাধকতা ছিল না।"

আরও রায় দেওয়া হয়েছে:

"চুক্তির অধীনে সৃষ্ট বেলমেন্টের ক্ষেত্রেও পণ্যের মালিকানা অপ্রাসঙ্গিক।

যে কোনও ব্যক্তি যিনি পণ্যের প্রকৃত দখল দিতে সক্ষম, তিনি জামিনের চুক্তিতে প্রবেশ করতে পারেন এবং জামিনদার তৈরি করতে পারেন...বেলির দায়িত্ব হল বেলমেন্ট সম্পন্ন হলে বেলড পণ্য ফেরত দেওয়া এবং বেলরের দায়িত্ব হল বেলিকে সেই 'প্রয়োজনীয় খরচ' পরিশোধ করা যা আমাদের মতে 'বেলমেন্টের উদ্দেশ্যে' তার দ্বারা বহন করা হয়েছে। আমাদের মতে, বেলমেন্টের প্রতিটি চুক্তিতে কেবল এই বাধ্যবাধকতা অন্তর্ভুক্ত থাকবে না... যদি বেলরের বেলিকে পরিশোধ করার বাধ্যবাধকতা থাকে, তবে বেলরের মাধ্যমে দাবি করা যে কোনও ব্যক্তিকে অবশ্যই এই বাধ্যবাধকতা দ্বারা আবদ্ধ থাকতে হবে যতক্ষণ না বেলি এই ব্যক্তিকে সেই বাধ্যবাধকতা থেকে মুক্তি দেয়। একজন কনসাইনি হলেন সেই ব্যক্তি যিনি প্রেরকের (বেলর) মাধ্যমে দাবি করেন।"

জাহাজে করে ভারতে পণ্য আমদানির বিষয়ে আলোচনা করে, বেঞ্চ ১৮৫৬ সালের ভারতীয় বিল অফ লেডিং আইনের ১ ধারার উল্লেখ করে এবং রায় দেয়ঃ

"...১৮৫৬ সালের আইন একটি আইনি অনুমান তৈরি করে যে কনসাইনির কাছে পণ্যের মালিকানা হস্তান্তরিত হলে তিনি সেই পণ্য সম্পর্কিত একই দায়বদ্ধতার অধীন হবেন যেন বিল অফ লেডিং-এ অন্তর্ভুক্ত চুক্তিটি তার সাথেই করা হয়েছে। বিল অফ লেডিং প্রেরক (কনসাইনর) এবং জাহাজের মালিকের মধ্যে একটি চুক্তির প্রমাণ, যার মাধ্যমে জাহাজের মালিক কনসাইনর কর্তৃক নির্দিষ্ট গন্তব্যে পণ্য পরিবহন এবং সরবরাহ করতে সম্মত হন। বিল অফ লেডিং অনুসারে পণ্যের সরবরাহ প্রেরক এবং জাহাজের মালিকের মধ্যে একটি বেলমেন্ট তৈরি করে। স্পষ্টতই আইনপ্রণেতারা জানতেন যে কনসাইনি চুক্তির তৃতীয় পক্ষ তবে লেনদেনের সাথে অন্তর্নিহিতভাবে যুক্ত এবং তাই ১৮৫৬ সালের আইনের অধীনে কনসাইনির অধিকার এবং বাধ্যবাধকতাগুলি নির্দিষ্ট করা প্রয়োজন বলে মনে করেছিলেন। সুতরাং, আইনের অধীনে, পণ্যের মালিকানা কনসাইনির কাছে হস্তান্তরিত হওয়ার মুহূর্ত থেকে, সেই পণ্য সম্পর্কিত দায়বদ্ধতাগুলি কনসাইনির মতোই হবে যেন বিল অফ লেডিং-এ অন্তর্ভুক্ত চুক্তিটি কনসাইনির সাথেই করা হয়েছে।"

বেঞ্চ এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছিল যে:

"ফলস্বরূপ, প্রথম বিবাদী (সাব-বেলি) বেলমেন্ট থেকে উদ্ভূত অধিকারগুলি জাহাজ মালিকের বিরুদ্ধে এবং প্রথম বিবাদীর কনসাইনির বিরুদ্ধে প্রয়োগ করতে এবং কনসাইনির কাছ থেকে বেলমেন্টের সাথে সম্পর্কিত খরচ পুনরুদ্ধার করতে অধিকারী হবে। পণ্য সরবরাহের দাবিদার

প্রেরক বা ব্যক্তির মধ্যে চুক্তির শর্তাবলী প্রথম বিবাদীর পাওনা আদায়ের অধিকার নির্ধারণের ক্ষেত্রে অপ্রাসঙ্গিক। কনসাইনির দায়বদ্ধতা বিধিবদ্ধভাবে নির্ধারিত। তবে উক্ত দায়বদ্ধতা কেবলমাত্র কনসাইনির উপর বর্তায় না। কনসাইনর (বেলর) ভারতীয় চুক্তি আইনের ১৫৮ ধারার অধীনে প্রথম বিবাদীর দ্বারা বহন করা খরচ থেকে অব্যাহতি পান না... এই পর্যায়ে, আমাদের অবশ্যই উল্লেখ করতে হবে যে ধারা ৪২(৭)-এর অধীনে জাহাজের মালিক এবং তার এজেন্টদের দায়মুক্তি কেবলমাত্র সাব-বেলর কর্তৃক প্রথম বিবাদীর কাছে প্রদেয় অর্থের মধ্যে সীমাবদ্ধ।"

বেঞ্চ অভিমত দিয়েছে যে যদি এমপিটি আইন পোর্ট ট্রাস্টকে বেলমেন্টের অধীনে পণ্য বাজেয়াপ্ত করে তার পাওনা আদায়ের অধিকার প্রদান করে, তবে সেইসব ক্ষেত্রে যেখানে কনসাইনি আইনের ৬১ বা ৬২ ধারার অধীনে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পণ্যের ডেলিভারি নিতে আসে না, তখন কনসাইনির কাছ থেকে পণ্যের ডেলিভারি দাবি করার এবং পুনরুদ্ধারের অধিকার অস্বীকার করা অযৌক্তিক এবং আইনের কাঠামোর সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ণ হবে (এসআইসি):

"আমাদের মতে, এই অধিকার নিঃসন্দেহে প্রথম বিবাদীকে তার কাছে প্রদেয় বিভিন্ন পরিমাণ অর্থ আদায় করার ক্ষমতা প্রদান করে, হয় সেই ব্যক্তির কাছ থেকে যিনি পণ্যের ডেলিভারি দাবি করছেন অথবা সেই ব্যক্তির কাছ থেকে যিনি বেলরের কাছে পণ্যের সাথে সম্পর্কিত পরিষেবার জন্য দাবি করছেন (sic)।"

১৪. উপরের আলোচনা বিশ্লেষণ করে, নিম্নলিখিত অবস্থানটি স্পষ্ট হয়:

(i) রোথওয়ার-১, রোথওয়ার-২, শ্রীয়ানেস নিটার্স, ফর্বেস-২ এবং রাসিকলালের সিদ্ধান্তগুলি পোর্ট ট্রাস্টের চার্জ পরিশোধের দায়বদ্ধতা নির্ধারণের বিষয়ে সামঞ্জস্যপূর্ণ নীতি অনুসরণ করে না;

(ii) রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চের রায় অনুসারে, যখন পোর্ট ট্রাস্ট জাহাজ মালিকের কাছ থেকে পণ্যের দায়িত্ব নেয়, তখন জাহাজ মালিক বেলর এবং পোর্ট ট্রাস্ট বেলি। শ্রীয়ানেস নিটার্সের দুই বিচারকের বেঞ্চের রায় অনুসারে, যখন পণ্য কনসাইনি এবং পোর্ট ট্রাস্টের কাছে আসে তখন বেলর এবং বেলির সম্পর্ক বিদ্যমান থাকে, ফর্বেস-২-এর সিদ্ধান্ত শ্রীয়ানেস নিটার্সের এই মতের সাথে দ্বিমত পোষণ করে। রাসিকলাল অভিমত পোষণ করে যে এই সম্পর্ক অনুসন্ধানের বিষয়টি পোর্ট ট্রাস্টের তার পাওনা আদায়ের অধিকার নির্ধারণের ক্ষেত্রে অপ্রাসঙ্গিক;

(iii) শ্রীয়ানেস নিটার্সের সিদ্ধান্তটি এমপিটি আইনের ধারা ২(ও)-এর অধীনে "মালিক" শব্দের ব্যাখ্যার উপর ভিত্তি করে তৈরি হলেও, ফর্বেস-২ এবং রাসিকলালের রায়ে "মালিক" শব্দের ব্যাখ্যা প্রাসঙ্গিক বলে বিবেচিত হয়নি;

(iv) ফর্বেস-২ রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চের সিদ্ধান্তের উপর নির্ভর করে তার সিদ্ধান্তে উপনীত হলেও, রাসিকলাল রোথওয়ার-১-কে এই প্রস্তাবনার কর্তৃত্ব হিসেবে খুঁজে পায়নি যে পণ্যের মালিকানা কনসাইনির কাছে হস্তান্তরিত না হওয়া পর্যন্ত, পণ্যের জন্য পোর্ট ট্রাস্টকে প্রদেয় বিভিন্ন চার্জ পরিশোধের দায় সম্পূর্ণরূপে স্টিমার এজেন্টের উপর বর্তায়;

(v) রোথওয়ার-২-এ বলা হয়েছিল যে একবার জাহাজ এবং স্টিমার এজেন্ট কর্তৃক পোর্ট ট্রাস্টকে পণ্য হস্তান্তর করা হলে এবং স্টিমার এজেন্ট যথাযথভাবে বিল অফ লেডিং অনুমোদন করে বা ডেলিভারি অর্ডার জারি করে, তখন পণ্য ব্যক্তিগতভাবে মালিকের কাছে পৌঁছে দেওয়ার বা অনুমোদনকারীর বাধ্যবাধকতা শেষ হয়ে যায়। রাসিকলালের রায়, যা ফর্বেস-১-এর রেফারেন্সের পরে প্রদান করা হয়েছে, একটি বিপরীত দৃষ্টিভঙ্গি পোষণ করে যে যেসব ক্ষেত্রে কনসাইনি পণ্যের ডেলিভারি নিতে আসে না, রোথওয়ার-২-এর আইনের অবস্থান এমন পরিস্থিতির দিকে ধাবিত করবে যেখানে পোর্ট ট্রাস্ট প্রেরকের কাছ থেকে সেই পরিমাণ অর্থ আদায়ের কোনও আইনি অধিকার ছাড়াই খরচ বহন করবে, যার সাথে তাদের কোনও চুক্তিভিত্তিক বাধ্যবাধকতা ছিল না; এবং

(vi) রাসিকলালের দুই বিচারকের বেঞ্চ অভিমত পোষণ করে যে রোথওয়ার-২ এবং ফর্বেস-২-এ নথিভুক্ত সিদ্ধান্তের সাথে তারা একমত যে পোর্ট ট্রাস্ট প্রাপ্য হার পুনরুদ্ধার করতে পারে, তা স্টিমার এজেন্ট বা কনসাইনির কাছ থেকে হোক না কেন। তবে, রোথওয়ার-২-এর রায়ে শুধুমাত্র কনসাইনিকে দায়ী বলে মনে করা হয়েছে।

১৫. রোথওয়ার-১-এর সংবিধান বেঞ্চের রায় ঘোষণার পর প্রদত্ত রায়গুলিতে উপরোক্ত অসঙ্গতিগুলি বিবেচনা করে, আমরা মনে করি যে বৃহত্তর বেঞ্চ কর্তৃক নিম্নলিখিত বিষয়গুলি সমাধান করা প্রয়োজন:

(ক) এমপিটি আইনের ধারা ২(ও)-এর বিধানের ব্যাখ্যার ক্ষেত্রে, পণ্যের মালিকানার হস্তান্তর এবং কোন সময়ে পণ্যের মালিকানা কনসাইনির কাছে হস্তান্তরিত হয় সেই বিষয়টি পোর্ট ট্রাস্টকে প্রদেয় চার্জের ক্ষেত্রে কনসাইনি বা স্টিমার এজেন্টের দায়বদ্ধতা নির্ধারণের জন্য প্রাসঙ্গিক কিনা;

(খ) যখন পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি এমন পণ্যের ক্ষেত্রে, বিল অফ লেডিং অনুমোদিত বা ডেলিভারি অর্ডার জারি হওয়ার পরে, প্রেরক বা স্টিমার এজেন্ট পোর্ট ট্রাস্টকে তার পরিষেবার জন্য চার্জ পরিশোধের দায় থেকে অব্যাহতি পায় কিনা;

(গ) যখন স্টিমার এজেন্ট ডেলিভারি অর্ডার জারি করেনি, তখন পণ্যগ্রহীতা কর্তৃক খালাস করা হয়নি এমন পণ্যের ক্ষেত্রে স্টিমার এজেন্টকে স্টোরেজ চার্জ/ডে বিলম্বইত্যাদি পরিশোধের জন্য দায়ী করা যেতে পারে কিনা; যদি হ্যাঁ, তবে কোন পরিমাণে;

(ঘ) স্টিমার এজেন্ট এবং পণ্যগ্রহীতার কাছ থেকে পোর্ট ট্রাস্ট তার পাওনা আদায়ের ক্ষেত্রে কোন নীতিগুলি নির্ধারণ করে; এবং

(ঙ) পোর্ট ট্রাস্টের কাছে ন্যস্ত পণ্যের ক্ষেত্রে তার কিছু বিধিবদ্ধ বাধ্যবাধকতা থাকলেও, এমন কোন বাধ্যতামূলক, অন্য কোন বিধিবদ্ধ বা চুক্তিভিত্তিক বাধ্যবাধকতা আছে কিনা, যা পোর্ট ট্রাস্টকে তার কাছে ন্যস্ত প্রতিটি কন্টেইনার পণ্যশূন্য করতে এবং খালি কন্টেইনারগুলি শিপিং এজেন্টের কাছে ফেরত দিতে বাধ্য করে।

বৃহত্তর বেঞ্চ প্রাসঙ্গিক প্রেক্ষাপটের উপর ভিত্তি করে প্রয়োজনীয় মনে করলে অন্য কোনও অতিরিক্ত বিষয় নিয়ে আলোচনা করতে পারে।

১৬. আমরা রেজিস্ট্রিকে অনুরোধ করছি বিষয়গুলি প্রশাসনিক নির্দেশনার জন্য মাননীয় প্রধান বিচারপতি মহোদয়ের কাছে পেশ করার জন্য, যা উপযুক্ত বলে বিবেচিত হতে পারে।

কল্পনা কে. ত্রিপাঠী

বিষয় বৃহত্তর বেঞ্চে প্রেরিত।

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.

দাবিত্যাগ

স্থানীয় ভাষায় অনূদিত রায়টি সীমিত ব্যবহারের জন্য ও মামলাকারীর সেটি মাতৃ ভাষায় বোঝার জন্য এবং তা অন্য কোনো উদ্দেশ্যে ব্যবহার করা যাবে না। সমস্ত ব্যবহারিক এবং সরকারী উদ্দেশ্যে, রায়ের ইংরেজি সংস্করণটি প্রামাণিক হবে এবং কার্যকরী ও প্রয়োগের উদ্দেশ্যে সেটি প্রযোজ্য হবে।

/Diganta Mondal