अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड

कोचीन पोर्ट ट्रस्ट

वी.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज

पीवीटी। लिमिटेड। & ओआरएस।

(2018 की सिविल अपील संख्या 2525)

07 मार्च, 2018

[आर. के. अग्रवाल और डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड़, जे. जे.]

मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963-एस। 2 (0) — भूमि किराया शुल्क के संबंध में प्रेषक या स्टीमर एजेंट की देयता जिसका भुगतान किया जाना है

पोर्ट ट्रस्ट-पोर्ट ट्रस्ट में उतारे गए कंटेनरों का निर्धारण, लेकिन मालवाहकों या आयातकों द्वारा मंजूरी नहीं दी गई और अपर्याप्त भंडारण स्थान के आधार पर पोर्ट द्वारा उन्हें उतारने से इनकार कर दिया गया, जहाज/स्टीमर एजेंटों के मालिकों पर 75 दिनों की अवधि से अधिक का 'ग्राउंड रेंट' का भुगतान करने की देयता, जो प्रमुख बंदरगाहों के टैरिफ प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जा सकती है-आयोजित की गईः इसे ध्यान में रखते हुए

* रोथर-I, * * रोथर-II, * * श्रीयनेश निटर्स, * * * * फोर्ब्स-II और * * * * रसिकलाल में निर्णयों में विसंगतियां जिनके संबंध में पोर्ट ट्रस्ट को अपने भुगतान के लिए देयता तय करनी है।

आरोप, मामले को बड़ी पीठ को भेजा जाता है-बड़ी पीठ के लिए संदर्भ

बेंच।

सिंथेटिक ऊनी कपड़ों को पात्रों में आयात किया जाता था। द.

कहा गया कि सीमा शुल्क जांच की सुविधा के लिए कोच्चि पोर्ट ट्रस्ट परिसर में कंटेनरों को नष्ट कर दिया गया था। नष्ट किए गए-उतारे गए माल ने बहुत बड़ी जगह पर कब्जा कर लिया था और कुछ कारणों से मालवाहकों द्वारा तुरंत साफ नहीं किया गया था। बंदरगाह परिसर में माल काफी लंबे समय से बेकार पड़ा हुआ था। पोर्ट ट्रस्ट चार्ज ग्राउंड

स्टीमर एजेंटों/पात्रों के मालिकों से किराया। उसी को चुनौती दी गई थी। उच्च न्यायालय के समक्ष यह प्रश्न उठा कि क्या कोचीन बंदरगाह पर उतारे गए कंटेनरों पर 'भूमि किराया' का भुगतान करने का दायित्व, लेकिन माल प्राप्तकर्ताओं/आयातकों द्वारा मंजूरी नहीं दी गई और अपर्याप्त भंडारण स्थान के आधार पर बंदरगाह द्वारा भरने से इनकार कर दिया गया, जहाज के मालिकों पर लगाया जा सकता है /

प्रमुख बंदरगाहों के शुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 75 दिनों की अवधि से परे स्टीमर एजेंट। उच्च न्यायालय ने कहा कि पोर्ट ट्रस्ट के लिए 'भूमि किराया' शुल्क एकत्र करने का कोई औचित्य नहीं है।

अनिश्चित काल के लिए कंटेनरों का सम्मान; और यह कि पोर्ट ट्रस्ट प्रमुख बंदरगाहों के प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जारी आदेशों के तहत केवल अधिकतम 75 दिनों की अवधि के लिए 'भूमि किराया' की मांग कर सकते हैं। इसलिए अपीलार्थी द्वारा वर्तमान अपील-पोर्ट ट्रस्ट।

मामले को बड़ी पीठ को संदर्भित करते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1.1 * रोथर-I, * * रोथर-II, * * * श्रीयनेश निटर्स, * * * * फोर्ब्स-II और * * * * रसिकलाल में निर्णय नहीं लिए गए हैं।

(ii) रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले में कहा गया है कि जब पोर्ट ट्रस्ट जहाज से माल का प्रभार लेता है जहाज का मालिक बेलर होता है और पोर्ट ट्रस्ट बेली होता है।

जबकि श्रीयनेश निटर्स में दो न्यायाधीशों की पीठ का मानना है कि प्रेषक और पोर्ट ट्रस्ट के बीच बेलर और बेली का संबंध अस्तित्व में आता है, फोर्ब्स II में निर्णय श्रीयनेश निटर्स के इस दृष्टिकोण से असहमत है। रसिकलाल का मानना है कि इस तरह के संबंधों की जांच पोर्ट ट्रस्ट के अपने बकाया की वसूली के अधिकार को निर्धारित करने में अप्रासंगिक है। (iii) जबकि श्रीयनेश निटर्स में निर्णय मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 2 (ओ) के तहत "मालिक" शब्द की व्याख्या पर आधारित था, फोर्ब्स-II में निर्णय और

रसिकलाल को "मालिक" शब्द की व्याख्या का प्रश्न प्रासंगिक नहीं लगता है।

(iv) जबकि फोर्ब्स-II अपने निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले पर निर्भर करता है, रसिकलाल इस प्रस्ताव के लिए रोथर-I को एक प्राधिकरण नहीं मानते हैं कि जब तक माल में स्वामित्व माल प्राप्तकर्ता को पारित नहीं किया जाता है, तब तक भुगतान करने का दायित्व है। माल के संबंध में अपनी सेवाओं के लिए पोर्ट ट्रस्ट को देय विभिन्न शुल्क विशेष रूप से स्टीमर एजेंट पर पड़ता है।

(v) रोथर-II में, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि एक बार स्टीमर और स्टीमर एजेंटों द्वारा माल पोर्ट ट्रस्ट को सौंप दिया जाता है।

माल ढुलाई के बिल का विधिवत समर्थन किया है या वितरण आदेश जारी किया है, माल को मालिक या मालिक को व्यक्तिगत रूप से वितरित करने का उनका दायित्व समाप्त हो जाता है। रसिकलाल में निर्णय, जो फोर्ब्स के संदर्भ के बाद दिया गया है-मुझे निपटाया गया था

का, एक विपरीत दृष्टिकोण रखता है कि उन मामलों में जहां प्रेषक [2018] 3 एस. सी. आर. करता है।

माल की डिलीवरी लेने के लिए नहीं आने पर, रोथर-II द्वारा निर्धारित कानून की स्थिति के परिणामस्वरूप ऐसी स्थिति पैदा होगी कि पोर्ट ट्रस्ट को प्रेषक से ऐसी राशि की वसूली के लिए किसी भी कानूनी अधिकार के बिना खर्च करना होगा, जिसके साथ कोई संविदात्मक दायित्व नहीं था।

(vi) रसिकलाल मामले में दो न्यायाधीशों की पीठ ने राय दी कि वह रोथर-II में दर्ज निष्कर्षों से सहमत है और

फोर्ब्स-II कि एक पोर्ट ट्रस्ट या तो स्टीमर एजेंट या माल प्राप्तकर्ता से देय दरों की वसूली कर सकता है। हालांकि, रोथर-II में होल्डिंग केवल प्रेषक को उत्तरदायी पाती है। [पैरा 14] [212-बी-सी]

1.2 संविधान पीठ द्वारा निर्णय के बाद दिए गए निर्णयों में विसंगतियों को देखते हुए

रोथर-I, निम्नलिखित मुद्दों को एक बड़ी पीठ द्वारा हल करने की आवश्यकता है:

(क) क्या एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 2 (ओ) के प्रावधान की व्याख्या में, माल के स्वामित्व का प्रश्न, और उस समय के बिंदु पर जिस पर स्वामित्व प्रेषक को जाता है, प्रासंगिक है -

इस संबंध में प्रेषक या स्टीमर एजेंट के दायित्व का निर्धारण करें पोर्ट ट्रस्ट को भुगतान किए जाने वाले शुल्क;

(ग) क्या किसी स्टीमर एजेंट को उन वस्तुओं के संबंध में भंडारण शुल्क/डिमरेज आदि के भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है जो हैं - माल प्राप्तकर्ता द्वारा मंजूरी नहीं दी गई है, जहां स्टीमर एजेंट ने डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया है; यदि हां, तो किस हद तक;

(घ) वे कौन से सिद्धांत हैं जो यह निर्धारित करते हैं कि क्या पोर्ट ट्रस्ट स्टीमर एजेंट से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है या नहीं?

प्रेषक; और

(ङ) जबकि पोर्ट ट्रस्ट को सौंपे गए माल के संबंध में कुछ वैधानिक दायित्व हैं, चाहे कोई वैधानिक या संविदात्मक दायित्व हो, जो पोर्ट ट्रस्ट को सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को हटाने और खाली कंटेनरों को शिपिंग एजेंट को वापस करने के लिए बाध्य करता है।

[पैरा 15] [212-डी] अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कॉचिन पोर्ट ट्रस्ट मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज

फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम बोर्ड ऑफ

न्यासी, पोर्ट ऑफ बॉम्बे [फोर्ब्स-I]

(2008) 4 एस. सी. सी. 87; मद्रास बंदरगाह के न्यासी

वी. केपी वी. शेख मोहम्मद रोथर एंड कंपनी. [1963] सप्लीमेंट।

2 एस. सी. आर. 915; [रोथर-I] मद्रास बंदरगाह के न्यासी

वी के पी वी शेख मोहम्मद। रोथर एंड कंपनी प्रा. लि. लि.

[रोथर-II] (1997) 10 एस. सी. सी. 285; न्यासी मंडल

बॉम्बे बंदरगाह और अन्य बनाम श्रीयनेश निटर्स (1999) 7 एससीसी 359: [1999] 3 एस. सी. आर. 1238; फोर्ब्स

कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम न्यासी मंडल, पोर्ट ऑफ बॉम्बे

(2015) 1 एससीसी 228: [2014] 12 एस. सी. आर. 337; रसिकलाल कांतिलाल एंड कंपनी बनाम बोर्ड ऑफ ट्रस्टी ऑफ पोर्ट ऑफ बॉम्बे

[रसिकलाल] (2017) 11 एस. सी. सी. 1-संदर्भित।

मामला कानून संदर्भ

(2008) 4 एससीसी 87

पै

रा 7

संदर्भित किया गया है

[1963] पूरक। 2 एससीआर 915

संदर्भित किया गया है

पै

रा 9

(1997) 10 एससीसी 285

संदर्भित किया गया है

पै

रा 10

[1999] 3 एससीआर 1238

पै

रा 11

संदर्भित किया गया है

[2014] 12 एससीआर 337

पै

रा 12

संदर्भित किया गया है

(2017) 11 एससीसी 1

संदर्भित किया गया है

पै

रा 13

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं।

2018 से। 1999 (ई) की मूल याचिका No.21041 में एर्नाकुलम में केरल उच्च न्यायालय के दिनांकित 27.09.2011 के निर्णय और आदेश से

के साथ

सिविल अपील सं। 2526 , 2527 , 2530 , 2529 , 2528 , 2531 , 2532 , 2534 और 2018 का 2535।

वी. गिरि, प्रशांत सिंह प्रताप, ए. के. पांडा, वरिष्ठ अधिवक्ता, वी. के. एम. सेंथिल जगदीशन, विकास मेहता, सुश्री सुनीता रानी सिंह, अजय एस.

एम. पी. विनोद, अरविंद कुमार शर्मा, एम. टी. जॉर्ज, बी. कृष्णा पी. ओ. पी. गग्गर, उपस्थित पक्षों के वकील।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड़, जे. 1. छुट्टी दे दी गई।

विभिन्न शिपिंग द्वारा पसंद की जाने वाली रिट अपीलों और मूल याचिकाओं का समूह एजेंट।

3. उच्च न्यायालय के समक्ष सवाल यह था कि क्या कोच्चि बंदरगाह पर उतारे गए कंटेनरों पर 'जमीनी किराया' का भुगतान करने का दायित्व, लेकिन मालवाहक/आयातकों द्वारा मंजूरी नहीं दी गई और अपर्याप्त भंडारण स्थान के आधार पर बंदरगाह द्वारा उन्हें उतारने से इनकार कर दिया गया, जहाज/स्टीमर एजेंटों के मालिकों पर 75 दिनों की अवधि से अधिक लगाया जा सकता है, जो प्रमुख बंदरगाहों के शुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है, जो प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम 2,1963 की धारा 47 ए के तहत गठित एक वैधानिक निकाय है।

4. उच्च न्यायालय के फैसले के निम्नलिखित अंश में मामले के तथ्यों का सारांश दिया गया हैः

" गतिरोध का कारण बनने वाली घटनाओं का क्रम उन घटनाओं को संदर्भित करता है जो 1998 में हुईं जब कोच्चि पोर्ट ट्रस्ट परिसर में सिंथेटिक ऊनी चिथड़े (कंटेनरों में) का आयात किया गया था। उक्त कंटेनरों को सीमा शुल्क जांच की सुविधा के लिए और खाली कंटेनरों को स्टीमर एजेंटों को वापस करने के लिए नष्ट कर दिया गया था। नष्ट किए गए माल ने बहुत बड़ी जगह पर कब्जा कर लिया था और बाधाओं को देखते हुए मालवाहक द्वारा इसे तुरंत साफ नहीं किया गया था

सीमा शुल्क द्वारा यह कहते हुए रखा गया कि माल में वास्तव में पुराने ऊनी कपड़े नहीं थे जैसा कि घोषित किया गया था, लेकिन ज्यादातर बिल्कुल नए कपड़े थे जिन्हें साफ नहीं किया जा सकता था। माल भेजने वालों/आयातकों की 'कार्यप्रणाली' ने सभी संबंधित लोगों का व्यापक ध्यान आकर्षित किया और सीमा शुल्क विभाग द्वारा लगाए जाने वाले दायित्व की संभावित सीमा और बंदरगाह और अन्य संबंधित लोगों के प्रति दायित्व को ध्यान में रखते हुए, माल भेजने वालों ने ऐसा नहीं किया।

सामान को साफ करने के लिए आएं और वे बंदरगाह में बेकार पड़े हुए थे

काफी लंबे समय तक परिसर "।

पोर्ट ट्रस्ट ने स्टीमर एजेंटों/कंटेनरों के मालिकों से 'ग्राउंड रेंट' लिया। 1 टीएएमपी

2 एम. पी. टी. एक्ट द चैयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज कॉचिन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड, जे.]

5. मामला एम. पी. टी. अधिनियम के प्रावधानों की व्याख्या के इर्द-गिर्द घूमता है। इस अधिनियम में बंदरगाह के गठन का प्रावधान है।

वे प्राधिकारी जिनमें यह बंदरगाहों का प्रशासनिक नियंत्रण और प्रबंधन निहित करता है। धारा 3 केंद्र सरकार को किसी भी प्रमुख बंदरगाह के संबंध में न्यासी मंडल ("बोर्ड") का गठन करने के लिए अधिकृत करती है। धारा 5 के तहत, प्रत्येक बोर्ड को एक निगमित निकाय होना है। धारा 35 बोर्ड को बंदरगाह की सीमा के भीतर या उसके बिना कार्यों को निष्पादित करने का अधिकार देती है और किसी भी प्रकार का प्रावधान करती है।

बंदरगाह के लिए ऐसे उपकरण जो "आवश्यक या समीचीन समझते हैं"। धारा 43 बोर्ड पर माल के नुकसान, विनाश या बिगड़ने की जिम्मेदारी डालती है, जिसके लिए उसने कार्यभार संभाला है। 6. धारा 2 (ओ) माल के संबंध में एक "मालिक" को परिभाषित करती है, जिसमें "बिक्री, अभिरक्षा, लोडिंग के लिए कोई भी प्रेषक, प्रेषक, शिपर या एजेंट" शामिल है।

या ऐसे माल को उतारना; और किसी भी बंदरगाह का उपयोग करने वाले किसी भी जहाज या किसी भी विमान के संबंध में, "किसी भी हिस्से-मालिक, चार्टर, माल प्राप्तकर्ता, या उसके कब्जे में बंधक" को शामिल करना। धारा 42 बोर्ड को अधिकृत करती है - कुछ सेवाओं का संचालन करना। धारा 42 की उप-धारा (2) में प्रावधान है कि एक बोर्ड, यदि माल के मालिक द्वारा अनुरोध किया जाता है, तो सेवाओं को करने के उद्देश्य से माल का प्रभार ले सकता है। धारा 42 (7) में प्रावधान किया गया है कि माल का प्रभार लेने और धारा के तहत उनके लिए रसीद दिए जाने के बाद, उन्हें होने वाले किसी भी नुकसान या क्षति के लिए कोई दायित्व किसी भी व्यक्ति को, जिसे रसीद दी गई है, या उस पोत के स्वामी या मालिक को, जिससे माल उतारा गया है या स्थानांतरित किया गया है, नहीं दिया जाएगा।

अधिनियम के अध्याय VI में बंदरगाहों पर दरों को लागू करने और उनकी वसूली का प्रावधान है। सेवाओं के लिए दरों का पैमाना निर्धारित करने का अधिकार

बोर्ड या अन्य व्यक्तियों द्वारा निष्पादित और उन शर्तों का विवरण निर्धारित करने के लिए जिनके तहत बोर्ड के परिसर का उपयोग किया जा सकता है,

धारा 59 (1) के तहत, बोर्ड के पक्ष में (ऐसी वस्तुओं के लिए प्रदान की गई किसी भी सेवा के संबंध में) माल पर ग्रहणाधिकार बनाया जाता है। बोर्ड माल को तब तक जब्त करने और रखने का अधिकार है जब तक कि इसकी दरों और किराए का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता है। धारा 60 माल ढुलाई के लिए जहाज के मालिक के ग्रहणाधिकार का प्रावधान करती है और

3 " बोर्ड "और" पोर्ट ट्रस्ट अथॉरिटी "का एक दूसरे के स्थान पर उपयोग किया गया है।

अन्य आरोप। 4 धारा 61 और 62 के तहत, इस तरह के जब्त/हिरासत में लिए गए सामान को बोर्ड द्वारा सार्वजनिक नीलामी द्वारा या किसी अन्य तरीके से बेचा जा सकता है, जो उन प्रावधानों में निर्धारित शर्तों और प्रक्रियाओं के अधीन है।

हालांकि एम. पी. टी. अधिनियम में 'भूमि किराया' शब्द को परिभाषित नहीं किया गया है,

इसे लागू करने के अधिकार का स्रोत अधिनियम की धारा 49 (1) (डी) 3 में है। एम. पी. टी. अधिनियम की योजना व्यक्तियों के संबंध में मौन प्रतीत होती है। जिनसे 'भूमि किराया' और अन्य शुल्क एकत्र किए जा सकते थे।

7. उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुतियों के दौरान, यह था

यह प्रश्न कि क्या धारा 2 (0) की परिभाषा को ध्यान में रखते हुए "स्टीमर एजेंट" को उसके मूलधन से संबंधित पोत में ले जाए गए माल का "मालिक" माना जा सकता है और क्या "स्टीमर एजेंट" को माल के संबंध में भंडारण शुल्क/अवमूल्यन के भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है, जो प्रेषक द्वारा अस्वीकृत हैं, इस न्यायालय के दो विद्वान न्यायाधीशों की पीठ द्वारा फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम बोर्ड ऑफ इंडिया में एक बड़ी पीठ को भेजा गया है।

न्यासी, पोर्ट ऑफ बॉम्बे [फोर्ब्स-I]। इस न्यायालय ने तब सार्वजनिक महत्व के कानून के निम्नलिखित प्रश्न तैयार किए थेः

क) क्या एक स्टीमर एजेंट को मालिक के रूप में माना जा सकता है

की परिभाषा के भीतर उसके प्रधान के पोत में ले जाया गया माल " मालिक "मेजर की धारा 2 (ओ) के तहत माल के संबंध में

पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963;

ख) क्या एक स्टीमर एजेंट को भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है

माल के संबंध में भंडारण शुल्क/अवमूल्यन, जो हैं -

जहाँ स्टीमर एजेंट के पास है, वहाँ भी प्रेषक द्वारा अस्वीकृत वितरण आदेश जारी नहीं किया गया है; और

4 धारा 60 (1) में प्रावधान हैः (1) “ यदि किसी पोत का स्वामी या स्वामी या उसका अभिकर्ता, ऐसे पोत से उतरने के समय या उससे पहले किसी बोर्ड से संबंधित या उसके कब्जे वाले किसी गोदी, घाट, घाट, मंच, जेटी, बर्थ, लंगरगाह या घाट पर कोई माल बोर्ड को लिखित सूचना देता है कि ऐसा माल माल ढुलाई के लिए ग्रहणाधिकार या जहाज के मालिक को देय अन्य शुल्कों के अधीन रहना है, तो ऐसी सूचना में उल्लिखित राशि के लिए, ऐसा माल ऐसी राशि के लिए ऐसे ग्रहणाधिकार के लिए उत्तरदायी रहेगा। ”

5 धारा 49 (1) (डी) प्रदान करती हैः [(1) प्राधिकरण समय-समय पर, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, दरों का एक पैमाना भी तैयार करेगा जिसके भुगतान पर, और शर्तों का एक विवरण जिसके तहत, बोर्ड से संबंधित, या उसके कब्जे या कब्जे में, या बंदरगाह या बंदरगाह दृष्टिकोण की सीमा के भीतर किसी भी स्थान का उपयोग यहां निर्दिष्ट उद्देश्यों के लिए किया जा सकता है]:

(घ) बोर्ड से संबंधित या उसके द्वारा प्रदान की गई किसी भी भूमि, भवन, कार्यों, जहाजों या उपकरणों का कोई अन्य उपयोग।

6 (2008) 4 एस. सी. सी. 87 एच. ई. चेयरमैन, ट्रस्टीज का बोर्ड, कॉचिन पोर्ट ट्रस्ट v. रेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड, जे.]ग) यदि एक स्टीमर एजेंट को उत्तरदायी ठहराया जाता है, तो वह किस हद तक उत्तरदायी है और क्या यह पोर्ट ट्रस्ट को कार्य करने से मुक्त करता है।

अधिनियम की धारा 61 या 62 के तहत तुरंत?

उपरोक्त संदर्भ को ध्यान में रखते हुए, उच्च न्यायालय ने विशिष्ट मुद्दों पर विचार नहीं किया। हालांकि, उच्च न्यायालय ने कहा कि

एनस ने कवर नहीं कियाः

(i) टी. ए. एम. पी. का दायरा और शक्ति (से प्रभावी)

9 जनवरी 1997) एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 48 और 49 के तहत निर्दिष्ट दरों और शर्तों का पैमाना निर्धारित करना; और

((ii) क्या विभिन्न टी. ए. एम. पी. आदेश 'भूमि किराया' प्राप्त करने के लिए पोर्ट ट्रस्ट के अधिकारों को सीमित कर रहे थे

एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61/62 का अधिदेश।

उच्च न्यायालय ने एम. पी. टी. अधिनियम की योजना और दायित्व के निर्धारण और सीमा के संबंध में ए. एम. पी. आदेशों के प्रभाव के लिए याचिकाओं और अपीलों के समूह में विचार के दायरे को सीमित कर दिया।

'भूमि किराया' का भुगतान करने के लिए स्टीमर एजेंट।

8. उच्च न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दियाः

" क़ानूनों में या कहीं और यह निर्दिष्ट नहीं किया गया है कि स्टीम एजेंटों का बंदरगाह की अभिरक्षा से माल को हटाने का कर्तव्य या दायित्व है, जो वास्तव में प्रेषक/उनके एजेंटों की जिम्मेदारी है। यह अधिक इसलिए है क्योंकि बिल ऑफ लेडिंग एक्ट के अनुसार, माल का स्वामित्व और स्वामित्व माल प्राप्तकर्ता या बिल ऑफ लेडिंग के समर्थनकर्ता पर निहित है। एक बार जब माल बंदरगाह परिसर में उतर जाता है, तो उसे पोत/स्टीमर एजेंटों के मालिकों द्वारा मंजूरी नहीं दी जा सकती है और उनके अधिकार केवल माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए ग्रहणाधिकार तक सीमित हैं, जिनका उपयोग प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम की धारा 60 (1) के अनुरूप किया जाना है, जो निश्चित रूप से माल की बिक्री की स्थिति में संतुष्टि/विनियोग के मामले में प्राथमिकता रखता है, जैसा कि प्रदान किया गया है; प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम की धारा 61/62 के तहत निर्धारित पाठ्यक्रम को आगे बढ़ाने पर या जैसा कि नीचे विचार किया गया है।

सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 48। दोनों ही मामलों में, शिपर्स '

ग्रहणाधिकार को किसी भी अन्य देय/ग्रहणाधिकार पर प्राथमिकता और प्राथमिकता मिलती है, जिसमें पोर्ट ट्रस्ट का ग्रहणाधिकार या सीमा शुल्क/सरकार को या ऐसे अन्य शीर्षों के तहत देय राशि शामिल है, सिवाय इसके कि बिक्री कार्यवाही, जो एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 63 और सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 150 के तहत अधिदेश है।

उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि कानून की योजना पोत मालिकों द्वारा निर्दिष्ट सीमा के अलावा पूरा किए जाने वाले दायित्व पर विचार नहीं करती है और यदि ग्रहणाधिकार का प्रयोग धारा 60 (1) के तहत निर्दिष्ट तरीके से किया जाता है तो उन्हें सरकार और बंदरगाह को देय अन्य बकाया पर माल ढुलाई और अन्य शुल्कों को प्राथमिकता मिलती है।

उच्च न्यायालय ने कहा कि पोर्ट ट्रस्ट के लिए कंटेनरों के संबंध में 'ग्राउंड रेंट' शुल्क एकत्र करने का कोई औचित्य नहीं है

अनिश्चित काल के लिए। उच्च न्यायालय ने कहा कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 48 और 49 के तहत दरों और शर्तों के पैमाने को निर्धारित करने का अधिकार और शक्ति 9 जनवरी 1997 से विशेष रूप से टी. ए. एम. पी. के पास निहित है। इसने माना कि टीएएमपी द्वारा जारी आदेशों के तहत पोर्ट ट्रस्ट केवल अधिकतम 75 दिनों की अवधि के लिए 'भूमि किराया' की मांग कर सकता है। उच्च न्यायालय ने पोर्ट ट्रस्ट की इस दलील को खारिज कर दिया कि कंटेनरों के उतरने पर माल को नष्ट करने का कोई दायित्व उस पर नहीं डाला गया था।

9. वर्तमान संदर्भ के लिए प्रासंगिक, न्यायिक मिसाल की एक रेखा है। 1963 में, मद्रास बंदरगाह के न्यासी बनाम केपीवी शेख मोहम्मद रोथर एंड कंपनी में एक संविधान पीठ ने स्टीमर से दरें/शुल्क एकत्र करने की बोर्ड की शक्ति को बरकरार रखा।

अभिकर्ताः

" इसमें कोई संदेह नहीं है कि जहाज का मालिक प्रेषक, प्रेषक का बेली है, और वह माल के बिल की शर्तों के अनुसार प्रेषक या हस्तांतरणकर्ता को माल की डिलीवरी के लिए जिम्मेदार है। यह शुल्क जहाज का मालिक केवल तभी वहन करता है जब वह माल को माल प्राप्तकर्ता या ऐसे व्यक्ति को वितरित करता है जो लदान के बिल पर अनुमोदन के अनुसार डिलीवरी लेने का हकदार है। बोर्ड को डिलीवरी माल प्राप्तकर्ता या ऐसे व्यक्ति को डिलीवरी नहीं है, दोनों क्योंकि डिलीवरी लेडिंग बिल की प्रस्तुति पर होनी है और क्योंकि अधिनियम में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है जो बोर्ड को माल की डिलीवरी लेने के उद्देश्य से माल प्राप्तकर्ता का एक एजेंट बनाए।

मामला इस सवाल के इर्द-गिर्द घूमता था कि क्या बोर्ड ने प्रेषक के एजेंट के रूप में काम किया था। संविधान पीठ ने कहा कि बोर्ड

माल का प्रभार जहाज के मालिक की ओर से लेता है न कि प्रेषक की ओर से। इस तर्क को खारिज कर दिया गया कि बोर्ड ने प्रेषक के एजेंट के रूप में काम कियाः

2 एस. सी. आर. 915 द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड, जे.]

" [पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1905 की धारा 40] उन वस्तुओं के नुकसान, विनाश या बिगड़ने के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी की बात करती है जिनके लिए उसने एस. एस. के तहत बेली के रूप में कार्यभार संभाला है। 151 , 152 और भारतीय अनुबंध अधिनियम की धारा 161। अनुबंध अधिनियम की धारा 148 में कहा गया है कि जमानत एक व्यक्ति द्वारा माल की डिलीवरी है।

उन्हें पहुँचाने वाले व्यक्ति के निर्देशों के अनुसार। सामान पहुँचाने वाले व्यक्ति को बेलर और सामान पहुँचाने वाले व्यक्ति को बेलर कहा जाता है जिनका उन्हें जन्म दिया जाता है उन्हें बेली कहा जाता है। इसलिए यह स्पष्ट है कि जब बोर्ड जहाज से माल का प्रभार लेता है

मालिक, जहाज का मालिक बेलर होता है और बोर्ड बेली होता है,

और उसके बाद माल के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी बेली की है। बोर्ड को माल प्राप्तकर्ता से माल नहीं मिलता है। यह प्रेषक की बेली नहीं हो सकती है। यह प्रेषक का अभिकर्ता केवल तभी हो सकता है जब इस प्रकार नियुक्त किया गया हो, जो कि कथित तौर पर मामला नहीं है, और भले ही बोर्ड एक अभिकर्ता हो, फिर भी इसका दायित्व एक अभिकर्ता के रूप में होगा न कि बेली के रूप में। एस. एस. के प्रावधान। 39 और 40, इसलिए, इस तर्क का समर्थन करते हैं कि बोर्ड का प्रभार लेता है

जहाज के मालिक की ओर से माल और उसकी ओर से नहीं

माल प्राप्तकर्ता, और माल के उतरने के समय या उसके बाद उन्हें हटाने पर वह जो भी सेवाएँ करता है, वे जहाज को प्रदान की जाने वाली सेवाएँ हैं।

अधिकारीगण। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि केवल प्रेषक ही भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था अवमूल्यन शुल्क। विद्वान न्यायाधीशों ने मद्रास उच्च न्यायालय के इस तर्क को मंजूरी दी कि

" एक बार जब स्टीमर द्वारा माल को पोर्ट ट्रस्ट को सौंप दिया जाता है और स्टीमर एजेंटों ने लेडिंग के बिल का विधिवत समर्थन कर दिया है या डिलीवरी ऑर्डर जारी कर दिया है, तो माल को मालिक या मालिक को व्यक्तिगत रूप से वितरित करने का उनका दायित्व समाप्त हो जाता है। यहाँ तक कि

8 (1997) 10 एस. सी. सी. 285 [2018] 3 एस. सी. आर.

यद्यपि माल में संपत्ति उसके पास चले जाने के बाद प्रेषक परिवहन के अनुबंध का पक्षकार नहीं होता है, वह माल के मालिक के रूप में भंडारण या अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो जाता है। जहाज के मालिक को सामान।

यह न्यायालय उच्च न्यायालय के इस निष्कर्ष से भी सहमत था कि एम. पी. टी. अधिनियम के प्रावधानों का इस तरह से अर्थ नहीं लगाया जा सकता है कि स्टीमर एजेंट ने माल की सुरक्षा की जिम्मेदारी तब तक ली है जब तक कि उन्हें सीमा शुल्क द्वारा मंजूरी नहीं दी जाती और माल प्राप्तकर्ता द्वारा उनकी डिलीवरी नहीं ली जाती। रोथर द्वितीय के तथ्य रोथर प्रथम के तथ्यों से अलग थे।

रोथर-I को रोथर-II में इस आधार पर अलग किया गया था कि जबकि पूर्व मामले में शुल्क माल के उतरने के समय पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित थे और उसके बाद उन्हें उसकी अभिरक्षा में हटा दिया गया था, वे शुल्क स्टीमर के लाभ के लिए प्रदान की गई सेवाओं के लिए थे, रोथर-II माल के उतरने और बोर्ड द्वारा प्रभार लेने के बाद और स्टीमर एजेंट द्वारा लेडिंग बिल का समर्थन करने या माल प्राप्तकर्ता को डिलीवरी करने के लिए डिलीवरी आदेश जारी करने के बाद डिमरेज शुल्क से संबंधित थे। सामान उसके पास चला गया था।

11. न्यासी मंडल में इस न्यायालय के बाद के निर्णय में

बॉम्बे बंदरगाह और अन्य बनाम श्रीयनेश निटर्स की, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 2 (0) के तहत "स्वामी" शब्द की परिभाषा और लेडिंग बिल अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के आधार पर, लेडिंग बिल में नामित माल के प्रेषक या एम. पी. टी. अधिनियम के उद्देश्य के लिए लेडिंग बिल के प्रत्येक अनुसमर्थक को माल का मालिक माना जाता है और यह मालिक से है कि ऐसे माल के संबंध में एम. पी. टी. अधिनियम के तहत शुल्क की वसूली का प्रावधान किया जाता है। यह आयोजित किया गया थाः

" यह माल प्राप्तकर्ता है जो पोर्ट ट्रस्ट के साथ बेलर है

माल प्राप्तकर्ता (एस. आई. सी. बेली) "।

12. फोर्ब्स-I में, इस न्यायालय के दो विद्वान न्यायाधीशों की पीठ ने रोथर-II में दिए गए निर्णय की शुद्धता पर संदेह किया और

इसे विचार के लिए एक बड़ी पीठ को भेजा गया। 13 अगस्त 2014 के एक आदेश द्वारा, तीन न्यायाधीशों की एक पीठ ने रोथर-II में कोई विसंगति नहीं देखी और इस प्रकार मामले को निम्नलिखित टिप्पणियों के साथ आगे की सुनवाई के लिए नियमित पीठ को वापस भेज दियाः

(1999) 7 एस. सी. सी. 359 एच. ई. चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. रेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड़, जे.]

" हमने उस आदेश को पढ़ा है जिसके तहत मामला इस पीठ को भेजा गया है।

हमने इस तथ्य पर ध्यान दिया है कि उक्त आदेश में तीन न्यायाधीशों की पीठ द्वारा दिए गए फैसले से सहमत नहीं होने का कोई कारण नहीं दिया गया है।

इसके अलावा, 1997 में दिए गए फैसले को देखने के बाद (10) एस. सी. सी. 285, हम निर्धारित अनुपात से असहमत होने का कोई कारण नहीं देखते हैं।

उक्त निर्णय में नीचे।

इन परिस्थितियों में, हम मामले को आगे की सुनवाई के लिए नियमित पीठ को वापस भेजते हैं क्योंकि हम इसमें कोई विसंगति नहीं देखते हैं।

उक्त निर्णय "।

इसके बाद इस न्यायालय के दो न्यायाधीशों की पीठ ने फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम न्यासी मंडल के मामले की सुनवाई की।

बॉम्बे के 1 ओ [फोर्ब्स-II] ने स्टीमर के दायित्व से निपटा

पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण द्वारा बंदरगाह में लाए गए और भंडारित किए गए माल के संबंध में पोर्ट ट्रस्ट को सीमांकन और बंदरगाह शुल्क का भुगतान करना। न्यायालय ने राय दी किः

" [हालांकि यह सही है कि सीमांकन शुल्क और बंदरगाह किराए का भुगतान करने का दायित्व वैधानिक है, जिसके तहत कोई विशिष्ट प्रतिबंध नहीं है।

यदि अधिनियम के प्रावधानों के निर्माण पर इस तरह के निष्कर्ष पर पहुँचा जा सकता है, तो ऐसा दायित्व उचित रूप से एक स्टीमर एजेंट पर पड़ सकता है। उपरोक्त प्रश्न का निर्धारण वास्तव में 1963 के अधिनियम की धारा 2 (ओ) में दिखाई देने वाली "स्वामी" अभिव्यक्ति के अर्थ पर निर्भर नहीं करता है, जैसा कि अपीलार्थी की ओर से आग्रह किया गया है, हालांकि धारा 2 (ओ) की भाषा और अधिनियम के अन्य प्रावधानों विशेष रूप से धारा 42 के अनुसार, एक मालिक में एक जहाज का मालिक या उसका एजेंट शामिल होगा।

अन्यथा यह समझौता करना मुश्किल है कि माल की अभिरक्षा कैसे की जाए।

जैसा कि धारा 42 (2) के तहत प्रदान किया गया है, मालिक द्वारा पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण को सौंपा गया है। उस स्तर पर माल अभी भी हो सकता है जहाज के मालिक की अभिरक्षा, जो भी हो, प्रेषक या प्रेषक के साथ एक अलग जमानत के तहत। यहाँ तक कि ऊपर से भी

डेमरेज शुल्क और बंदरगाह किराए का भुगतान करने के दायित्व पर सवाल उठाएंगे

स्टीमर एजेंट के खाते में जमा होता है यदि

स्टीम एजेंट और पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण के बीच जमानत को धारा 42 (2) के तहत अस्तित्व में रखा जा सकता है।

1963 के अधिनियम की धारा 43 (1) (ii)।

एम. पी. टी. अधिनियम के प्रावधानों और रोथर-I में संविधान पीठ और दो न्यायाधीशों की पीठ के फैसले की जांच करने के बाद

श्रीयनेश निटर्स में, फोर्ब्स-II में निर्णय ने निष्कर्ष निकाला किः

" [टी] कानून की स्थिति जो सामने आती प्रतीत होती है वह यह है कि एक बार लदान के बिल का समर्थन किया जाता है या वितरण आदेश जारी किया जाता है तो यह माल प्राप्तकर्ता या समर्थनकर्ता होता है जो पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण के सीमांकन शुल्क और अन्य बकाया का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। अन्य सभी स्थितियों में जमानत का अनुबंध स्टीमर एजेंट (बेलर) और पोर्ट ट्रस्ट अथॉरिटी (बेली) के बीच होता है जो इस तरह के आरोपों के लिए स्टीमर एजेंट के दायित्व को तब तक बढ़ाता है जब तक कि लेडिंग बिल का समर्थन नहीं किया जाता है या डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया जाता है।

स्टीमर एजेंट "।

श्रीयानेश निटर्स में स्टीम एजेंट और पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण के बजाय प्रेषक और पोर्ट ट्रस्ट के बीच बेलर और बेली के संबंध के अस्तित्व के संबंध में निर्णय को मामले के तथ्यों में "केवल निष्कर्ष" माना गया था।

13. एम. पी. टी. अधिनियम की योजना पर विचार करते हुए, इस न्यायालय के दो न्यायाधीशों की एक पीठ ने रसिकलाल कांतिलाल एंड कंपनी बनाम बॉम्बे बंदरगाह के न्यासी मंडल 1 [रसिकलाल] मामले में कहा कि अधिनियम उन व्यक्तियों के संबंध में चुप है जिनसे विरोध और अन्य शुल्क एकत्र किए जा सकते हैं। चूंकि धारा 49 ए से 50 बी के तहत सेवाएं केवल पोत को प्रदान की जाती हैं, इसलिए पीठ ने यह व्याख्या करना उचित पाया कि केवल जहाज और उसके एजेंट ही ऐसी सेवाओं के लिए दरों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं। हालाँकि, माल को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए, एक ग्रहणाधिकार बनाया जाता है पोर्ट ट्रस्ट के पक्ष में धारा 59 (1) और पोर्ट ट्रस्ट को तब तक माल को जब्त करने और हिरासत में रखने का अधिकार है जब तक कि इसके शुल्क का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता है। धारा 42 (2), जो पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल का "प्रभार लेने" (कब्जा नहीं करने) पर विचार करती है, और धारा 59 (1), जो पोर्ट ट्रस्ट को उन सामानों को जब्त करने और हिरासत में लेने का अधिकार प्रदान करती है, जिसके आरोप लगाए गए हैं, के विपरीत, अदालत ने धारा 59 में दोहरी घोषणाओं में स्पष्टता की कमी की पहचान की, लेकिन "इस संबंध में कोई अंतिम राय व्यक्त करने" से इनकार कर दिया।

इस मुद्दे को संबोधित करते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट किससे शुल्क लेने का हकदार है, अदालत ने रोथर-I, रोथर-II पर चर्चा की।

और फोर्ब्स-II। रोथर-I के संदर्भ में, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित कियाः

1 1 (2017) 11 एस. सी. सी. 1 एच. ई. अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड कोचीन पोर्ट ट्रस्ट बनाम। रेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड, जे.]

" रोथर-I इस प्रस्ताव के लिए एक प्राधिकरण नहीं है कि एक बोर्ड केवल वस्तुओं को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए देय दरें एकत्र कर सकता है।

स्टीमर एजेंट से। न ही इस न्यायालय ने इस सवाल पर विचार किया कि क्या माल में स्वामित्व दरें एकत्र करने के बोर्ड के अधिकार को निर्धारित करने के लिए एक प्रासंगिक कारक है। रोथर-I इस प्रस्ताव के लिए कोई अधिकार नहीं है कि जब तक माल में स्वामित्व माल प्राप्तकर्ता को नहीं दिया जाता है, तब तक सेवाओं के लिए बोर्ड को देय विभिन्न दरों का भुगतान करने का दायित्व है।

माल के संबंध में प्रस्तुत किया गया विशेष रूप से स्टीमर पर पड़ता है एजेंट '।

न्यायालय ने राय दी कि वह द्वितीय और फोर्ब्स द्वितीय में निर्धारित निष्कर्षों से सहमत है कि "एक बोर्ड या तो स्टीमर एजेंट या माल प्राप्तकर्ता से देय दरों की वसूली कर सकता है"। तथापि, न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि माल के स्वामित्व का प्रश्न और वह समय जिस पर माल प्राप्तकर्ता का स्वामित्व है, किसी वस्तु के अधिकार का निर्धारण करने के लिए अप्रासंगिक है।

घ इसके लिए देय राशि की वसूली करना। न्यायालय ने कहाः

' जैसा कि फोर्ब्स [II] मामले में सही कहा गया है, बोर्ड (प्रथम प्रतिवादी) और के बीच कोई बेलर और बेली संबंध नहीं है

प्रेषक (अपीलार्थी); या तो स्वेच्छा से या वैधानिक रूप से मजबूर किया गया लेकिन ऐसा संबंध पहले प्रतिवादी और जहाज के मालिक (स्टीमर एजेंट के माध्यम से) के बीच मौजूद है। यह उस मामले में संभव है जहां प्रेषक या कोई अन्य व्यक्ति (जैसे कि अपीलकर्ता) प्रेषक के माध्यम से दावा करता है, अंततः विभिन्न कारणों से माल की डिलीवरी लेने के लिए आगे नहीं आ सकता है-अर्थव्यवस्था या पर्यवेक्षण अक्षमता पर विचार करना। कानून आदि द्वारा अधिरोपित। इसलिए, ऐसे मामलों में यह कहना कि केवल

क्योंकि लदान के बिल का समर्थन किया जाता है या वितरण आदेश जारी किया जाता है, इसलिए प्रेषक या उसके एजेंट को जिम्मेदारी से मुक्त कर दिया जाता है

भुगतान (माल पर प्रदान की गई सेवाओं के लिए दरें या किराया) के परिणामस्वरूप ऐसी स्थिति पैदा होगी कि बोर्ड को प्रेषक से ऐसी राशि की वसूली के लिए किसी भी कानूनी अधिकार के बिना खर्च करना होगा और उसे उस माल प्राप्तकर्ता से उसी की वसूली के लिए मुकदमेबाजी के लिए प्रेरित किया जाएगा जिसने माल की डिलीवरी नहीं ली थी जिसके साथ बोर्ड का कोई जमानत का अनुबंध नहीं था और इसके परिणामस्वरूप कोई संविदात्मक दायित्व नहीं था।

'दरें या किराया' का भुगतान करना।

यह आगे अभिनिर्धारित किया गया था किः

" एक अनुबंध के तहत उत्पन्न होने वाले जमानत के मामलों में भी माल का स्वामित्व अप्रासंगिक है। कोई भी व्यक्ति जो [2018] 3 एस. सी. आर. देने में सक्षम है।

माल का भौतिक कब्जा जमानत के अनुबंध में प्रवेश कर सकता है और जमानत का निर्माण करें। जमानत का उद्देश्य पूरा होने पर जमानत के माल को वापस करने के लिए बेली का दायित्व और बेली को आवश्यक खर्चों का भुगतान करने के लिए बेलर का दायित्व

जमानत के उद्देश्य से उसके द्वारा किया गया खर्च "हमारी राय में न केवल अनुबंध द्वारा जमानत बल्कि हर प्रकार के जमानत में शामिल होगा। यदि बेलर का बेली का भुगतान करने का ऐसा दायित्व है, तो बेलर के माध्यम से दावा करने वाला कोई भी व्यक्ति अनिवार्य रूप से बाध्य होना चाहिए।

इस तरह के दायित्व द्वारा जब तक कि बेली ऐसे व्यक्ति को इस तरह के दायित्व से मुक्त नहीं करता है। प्रेषक वह व्यक्ति होता है जो प्रेषक (बेलर) के माध्यम से दावा करता है। ”

जहाज द्वारा भारत में माल के आयात से निपटने के लिए, पीठ ने भारतीय बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 की धारा 1 को रद्द कर दिया और कहा

" ..... 1856 का अधिनियम एक कल्पना को अधिनियमित करता है कि माल प्राप्तकर्ता जिसे माल में संपत्ति दी जाएगी, "उसी के अधीन होगी।

ऐसी वस्तुओं के संबंध में देनदारियाँ जैसे कि लेडिंग बिल में निहित अनुबंध स्वयं के साथ किया गया था। बिल ऑफ लेडिंग मालवाहक (प्रेषक) और जहाज के मालिक के बीच एक अनुबंध का प्रमाण है जिसके द्वारा जहाज का मालिक परिवहन के लिए सहमत होता है।

प्रेषक द्वारा एक निर्दिष्ट गंतव्य तक पहुँचाया गया माल और उसे प्रेषक को पहुँचाया जाता है। बिल के अनुसार माल की डिलीवरी

माल लदान करने से मालवाहक और जहाज के मालिक के बीच जमानत बन जाती है। जाहिर है कि विधायिका को पता था कि लदान विधेयक के तहत एक माल प्राप्तकर्ता अनुबंध का तीसरा पक्ष होता है, लेकिन आंतरिक रूप से।

लेन-देन से जुड़ा हुआ और इसे निर्दिष्ट करना आवश्यक समझा

प्रेषक के अधिकार और दायित्व। इसलिए, 1856 के अधिनियम के तहत कल्पना, कि जिस क्षण माल में संपत्ति को पारित किया जाता है

प्रेषक, ऐसी वस्तुओं के संबंध में प्रेषक की देनदारियां प्रेषक की देनदारियों के समान होंगी, जैसे कि लेडिंग बिल में निहित अनुबंध प्रेषक के साथ किया गया था। ' 9

पीठ इस निष्कर्ष पर पहुंची कि -

" परिणाम यह है कि प्रथम प्रत्यर्थी (उप-बेली) माल प्राप्तकर्ता के खिलाफ जहाज के मालिक और प्रथम प्रत्यर्थी के बीच जमानत से आने वाले अपने अधिकारों को लागू करने और जमानत के संबंध में उसके द्वारा किए गए खर्चों की वसूली करने का हकदार होगा।

प्रेषक से।

अनुबंध के नियम और शर्तें-अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड-मशीन पोर्ट ट्रस्ट v. रेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड़, जे.]

माल की डिलीवरी का दावा करने वाले मालवाहक या व्यक्ति के बीच अपने बकाया की वसूली के लिए प्रथम प्रतिवादी के अधिकार का निर्धारण करने के लिए अप्रासंगिक हैं। प्रेषक के दायित्व/दायित्व क़ानून द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। लेकिन उक्त दायित्व केवल प्रेषक के लिए नहीं है। प्रेषक (बेलर) को अनुबंध अधिनियम की धारा 158 के आधार पर भुगतान करने के दायित्व से मुक्त नहीं किया जाता है। प्रथम प्रत्यर्थी द्वारा किए गए खर्च। इस मोड़ पर, हमें यह इंगित करना चाहिए कि धारा 42 (7) के तहत जहाज के मालिक और उसके एजेंटों को दोषमुक्त करने की घोषणा केवल बेलर द्वारा प्रेषक को देय दायित्वों तक सीमित है, न कि उप बेलर को।

1 सेंट उत्तरदाता "।

पीठ ने कहा कि यदि एम. पी. टी. अधिनियम पोर्ट ट्रस्ट को जमानत के तहत माल को जमानत देकर अपने बकाया को पूरा करने के लिए अधिकृत करता है, तो उन मामलों में माल प्राप्तकर्ता अधिनियम की धारा 61 या 62 के तहत निर्धारित समय में माल की डिलीवरी लेने के लिए नहीं आता है, ताकि जमानत के तहत माल की डिलीवरी के दौरान माल प्राप्तकर्ता से बकाया राशि की वसूली करने से इनकार किया जा सके और यह तर्कहीन होगा और

अधिनियम की योजना के साथ दृढ़ता "(एस. आई. सी.):

" ऐसा अधिकार, हमारे विचार में, निस्संदेह प्रथम प्रत्यर्थी को किसी भी व्यक्ति से विभिन्न राशियों का दावा करने में सक्षम बनाता है।

माल की डिलीवरी या तो बेलर या बेलर के माध्यम से दावा करने वाला व्यक्ति जो माल को आर. टी. से प्रदान की गई सेवाओं के लिए करता है। (sic) "

14. उपरोक्त निर्णयों का विश्लेषण करने पर निम्नलिखित स्थिति सामने आती हैः

(i) रोथर-I, रोथर-II, श्रीयनेश निटर्स, फोर्ब्स-II और रसिक्लाल में निर्णय एक सुसंगत रेखा का पालन नहीं करते हैं जिनके बारे में पोर्ट ट्रस्ट को अपने शुल्कों के भुगतान के लिए देयता तय करनी है;

(ii) रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले में कहा गया है कि जब पोर्ट ट्रस्ट जहाज के मालिक से माल का प्रभार लेता है, तो जहाज का मालिक बेलर होता है और पोर्ट ट्रस्ट होता है

बेली। जबकि श्रीयनेश निटर्स में दो न्यायाधीशों की पीठ का मानना है कि प्रेषक और पोर्ट ट्रस्ट के बीच बेलर और बेली का संबंध अस्तित्व में आता है, फोर्ब्स-II में निर्णय श्रीयनेश निटर्स के इस दृष्टिकोण से असहमत है। रसिकलाल का मानना है कि इस तरह के संबंधों की जांच

पोर्ट ट्रस्ट के पुनर्प्राप्ति के अधिकार को निर्धारित करने में अप्रासंगिक है

एम. पी. टी. अधिनियम, फोर्ब्स-II और रसिकलाल में निर्णय नहीं है "मालिक" शब्द की व्याख्या का प्रश्न ढूंढें

प्रासंगिक;

जबकि फोर्ब्स-II अपने निष्कर्ष पर आने के लिए रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले पर निर्भर करता है, रसिकलाल इस प्रस्ताव के लिए रोथर-I को एक प्राधिकरण नहीं मानते हैं कि जब तक माल में स्वामित्व प्रेषक को पारित नहीं किया जाता है, तब तक भुगतान करने का दायित्व है।

माल के संबंध में अपनी सेवाओं के लिए पोर्ट ट्रस्ट को देय विभिन्न शुल्क विशेष रूप से स्टीमर एजेंट पर पड़ता है।

रोथर-II में, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि एक बार जब स्टीमर द्वारा माल पोर्ट ट्रस्ट को सौंप दिया जाता है और स्टीमर एजेंटों ने लेडिंग के बिल का विधिवत समर्थन कर दिया है या डिलीवरी ऑर्डर जारी कर दिया है, तो माल को मालिक या एंडोर्सी को व्यक्तिगत रूप से वितरित करने का उनका दायित्व समाप्त हो जाता है। रसिकलाल में निर्णय, जो फोर्ब्स के संदर्भ के बाद दिया गया है-I का निपटारा किया गया था, एक विपरीत दृष्टिकोण रखता है कि ऐसे मामलों में जहां माल प्राप्तकर्ता माल की डिलीवरी लेने नहीं आता है, रोथर-II द्वारा निर्धारित कानून की स्थिति के परिणामस्वरूप ऐसी स्थिति पैदा होगी कि पोर्ट ट्रस्ट को माल भेजने वाले से ऐसी राशि की वसूली के लिए किसी कानूनी अधिकार के बिना खर्च करना होगा, जिसके साथ कोई संविदात्मक दायित्व नहीं था; और

रसिकलाल मामले में दो न्यायाधीशों की पीठ ने राय दी कि वह सहमत है

रोथर-II और फोर्ब्स-II में दर्ज निष्कर्षों के साथ कि एक पोर्ट ट्रस्ट या तो स्टीमर एजेंट या माल प्राप्तकर्ता से देय दरों की वसूली कर सकता है। हालांकि, रोथर-II में होल्डिंग केवल प्रेषक को उत्तरदायी पाती है।

. संविधान रोथर-I द्वारा निर्णय दिए जाने के बाद दिए गए निर्णयों में उपरोक्त विसंगतियों को ध्यान में रखते हुए, हम इस विचार के लिए इच्छुक हैं कि निम्नलिखित संस्करण को एक बड़ी पीठ द्वारा हल किया जाए:क्या एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 2 (0) के प्रावधान की व्याख्या में, माल के स्वामित्व का प्रश्न, और वह समय जिस पर माल प्राप्तकर्ता को स्वामित्व जाता है, माल प्राप्तकर्ता या स्टीमर एजेंट के दायित्व को निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक है।

रेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज [डॉ. डी. वाई. चंद्रचूड, जे.]ख) क्या कोई प्रेषक या स्टीमर एजेंट अपनी सेवाओं के लिए पोर्ट ट्रस्ट को देय शुल्क का भुगतान करने की जिम्मेदारी से मुक्त है।

माल के संबंध में जिसे प्रेषक द्वारा मंजूरी नहीं दी जाती है, एक बार जब लेडिंग बिल का समर्थन किया जाता है या डिलीवरी ऑर्डर दिया जाता है

जारी किया गया;

ग) क्या किसी स्टीमर एजेंट को उन वस्तुओं के संबंध में भंडारण शुल्क/डिमरेज आदि के भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है, जिन्हें प्रेषक द्वारा मंजूरी नहीं दी गई है, जहां स्टीमर एजेंट ने डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया है; यदि हाँ, तो किस हद तक;घ) वे कौन से सिद्धांत हैं जो यह निर्धारित करते हैं कि पोर्ट ट्रस्ट स्टीमर एजेंट से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है या नहीं?

प्रेषक; और

ई) जबकि पोर्ट ट्रस्ट के कुछ वैधानिक दायित्व हैं।

उसे सौंपे गए माल के संबंध में, चाहे कोई दायित्व हो, या तो वैधानिक या संविदात्मक, जो बंदरगाह को बाध्य करता है।

उसे सौंपे गए प्रत्येक पात्र को खाली करने के लिए भरोसा रखें और

खाली कंटेनरों को शिपिंग एजेंट को वापस कर दें।

वृहद न्यायपीठ एन. टी. ई. एस. टी. से संबंधित किसी भी अतिरिक्त मुद्दे से निपट सकती है, जैसा कि वह आवश्यक समझती है।

16. हम रजिस्ट्री से अनुरोध करते हैं कि वे इस तरह के प्रशासनिक निर्देशों के लिए भारत के माननीय न्यायाधीश के समक्ष कागजात रखे

उपयुक्त बना दिया गया।

के. त्रिपाठी

मामला बड़ी पीठ को भेजा गया।