[2020] 11 एस. सी. आर 706

अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड,

कोचीन पोर्ट ट्रस्ट

वी.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज

पीवीटी। लिमिटेड। & ओआरएस।

(2018 की सिविल अपील संख्या 2525)

05 अगस्त, 2020

[आर. एफ. नरीमन, नवीन सिन्हा और

इंदिरा बनर्जी, जे. जे.]

प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963-अधिनियम की योजना। 2 , 42 , 43 , 48 , 59-65 , 123 , 131 – माल प्राप्तकर्ता द्वारा साफ नहीं किया गया माल

संबंधित टी. ए. एम. पी. (प्रमुख बंदरगाहों के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण) आदेशों में उल्लिखित 75 दिनों से अधिक के शिपिंग एजेंटों के दायित्व की सीमा के बारे में सीमित प्रश्न पर निर्णय लेते समय भंडारण/डिमरेज शुल्क का भुगतान-उच्च न्यायालय की देयता ने अन्य बातों के साथ यह माना कि पोर्ट ट्रस्ट मांग कर सकता है।

केवल 75 दिनों की अधिकतम अवधि के लिए भूमि किराया-के लिए व्यवहार्यता

पोर्ट ट्रस्ट को शुल्क का भुगतान-निर्णयों में विसंगति

(रोथर-II, श्रीयानेश निटर्स, फोर्ब्स-II और रसिकलाल)

रोथर-I में संविधान पीठ का निर्णय-बड़े का संदर्भ

बेंच-आयोजितः समय का वह बिंदु जिस पर माल का स्वामित्व जाता है

पोर्ट ट्रस्ट को भुगतान किए जाने वाले शुल्कों के संबंध में प्रेषक या स्टीमर एजेंट के दायित्व को निर्धारित करने के लिए प्रेषक प्रासंगिक नहीं है-स्टीमर एजेंट द्वारा अनुमोदित लडिंग बिल से अलग है

माल के मालिक द्वारा अनुमोदित माल ढुलाई का बिल-दोनों चरण हैं

यह निर्धारित करने में अप्रासंगिक है कि किसे भंडारण शुल्क का भुगतान करना है -

यह इंगित करते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार लेता है, और उसके लिए रसीद देता है, स्टीमर एजेंट को माल के उतारने के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए पोर्ट ट्रस्ट के बकाया के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, लेकिन उसके बाद, आयातक, मालिक, माल प्राप्तकर्ता या उनका एजेंट विलम्ब का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

माल के भंडारण के लिए शुल्क-उतरने के चरण तक और

भंडारण के स्थान पर हटाने के लिए, स्टीमर के एजेंट या स्वयं पोत को पोत द्वारा देय दरों के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है-जब पोर्ट ट्रस्ट पोत से माल का प्रभार लेता है, या किसी भी स्थान से

अन्य व्यक्ति जिसे यू/के रूप में परिभाषित मालिक कहा जा सकता है धारा 2 (0), यह केवल माल का मालिक या माल का हकदार अन्य व्यक्ति (जो लाभकारी रूप से भी हकदार हो सकता है) है कि पोर्ट ट्रस्ट को

भंडारण या सीमांकन शुल्क के भुगतान के लिए देखें-इसके अलावा, यह पोर्ट ट्रस्ट का कर्तव्य होगा कि वह उसे सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को नष्ट कर दे, और नष्ट किए गए कंटेनरों को किसी भी ऐसे व्यक्ति को कम से कम अवधि के भीतर वापस कर दे जहां माल का मालिक/व्यक्ति माल की डिलीवरी लेने और ऐसे कंटेनरों को नष्ट करने के लिए आगे नहीं आता है-तथ्यों पर, स्टीमर एजेंटों ने स्वयं 75 दिनों तक भूमि किराए का भुगतान करने के दायित्व पर विवाद नहीं किया और उसी का भुगतान भी किया-इसके अलावा, एस. एस. में अभिव्यक्ति "मई"। 61 , 62 "राज्य" यू/कला के रूप में इस चेतावनी के अधीन, इसे "होगा" के रूप में नहीं पढ़ा जा सकता है। 12 , पोर्ट ट्रस्ट को उचित रूप से कार्य करना चाहिए और तारीख से उचित अवधि के भीतर माल बेचने का प्रयास करना चाहिए।

जिस पर उसने उनकी अभिरक्षा ग्रहण की-विवादित निर्णय केवल कानून के उपरोक्त प्रश्न पर अलग रखा गया-सीमा शुल्क अधिनियम, 1962-एस. एस. 2 (23) ,

(26) ; 29 , 30 , 33 , 45 (1) , 46 (1) , (2) , 48 , 49 , 150 - अधिकतम-एक समाज के लिए-प्रवेश पत्र (प्रपत्र) विनियम, 1976-सीमा शुल्क

मूल्यांकन (आयातित वस्तुओं के मूल्य का निर्धारण) नियम, 2007 आरआर। 2 (1) (घ), (च), 4,5,10 (1) (क) (ii)-सीमा शुल्क अधिनियम, 1975 - एस. 2

भारतीय लदान विधेयक अधिनियम, 1856 - धारा 1-अनुबंध अधिनियम, 1872 - s.148,151,152,158,161-भारत का संविधान-कला। 12 , 14 .

प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 - धारा 2 (ओ)-"मालिक"-आयोजितः जब एस। 2 (ओ) "मालिक" को परिभाषित करता है, यह माल के संबंध में मालिक को परिभाषित करता है। किसी भी पोत के संबंध में मालिक से अलग-अलग। 2 (0) (i) जब माल के संबंध में मालिक को परिभाषित किया जाता है, तो परिभाषा एक समावेशी होती है। दूसरा, इसमें वे व्यक्ति शामिल होते हैं जो माल के मालिक होते हैं, या वे व्यक्ति जो माल के लिए लाभकारी रूप से हकदार होते हैं, जैसे कि प्रेषक, प्रेषक और प्रेषक और फिर ऐसे माल की बिक्री, अभिरक्षा, लोडिंग या अनलोडिंग के लिए एजेंट भी शामिल होते हैं।

अधिकतम-एक समाज नहीं-जब लागू नहीं होता है-आयोजित किया जाता हैः के रूप में

प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963-एस. एस. 42 (3) , (5) , (6) – आयोजित किया गयाः एसएस। 42 (5) और (6) बोर्ड को कोई आवेदन नहीं है, क्योंकि वे लागू होते हैं। केवल "व्यक्ति" के लिए अधिकृत यू / धारा 42 (3) बोर्ड द्वारा उप-धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं का निष्पादन करना।

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

अनुबंध अधिनियम, 1872 बेलर-बेली संबंध आयोजितः पोर्ट ऑफ बॉम्बे v के पैराग्राफ 23 और 25 में किए गए अवलोकन। श्रीयनेश निटर्स (1999) 7 एस. सी. सी. 228 में कहा गया है कि माल प्राप्तकर्ता माल का बेलर है और पोर्ट ट्रस्ट इसका बेली है, यह सही कानून नहीं है और इसे खारिज कर दिया गया है- मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 1963।

संदर्भ का जवाब देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1. संदर्भ क्रम में बनाए गए प्रश्न हैं -

(1) 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 शुल्कों का;

(2) चाहे कोई मालवाहक या स्टीमर एजेंट पोर्ट ट्रस्ट को देय शुल्क का भुगतान करने की जिम्मेदारी से मुक्त हो, इसके लिए

माल प्राप्तकर्ता, एक बार जब लदान के बिल का समर्थन किया जाता है या वितरण आदेश जारी किया जाता है; (3) 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 -

प्रेषक द्वारा मंजूरी नहीं दी गई है, जहां स्टीमर एजेंट ने डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया है; यदि हां, तो किस हद तक; (4) ऐसे 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

खाली कंटेनरों को शिपिंग एजेंट को वापस कर दें। [पैरा 2] 726 एफ-एच; 727-ए-सी] 2.1 एम. पी. टी. अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों के अवलोकन से पता चलेगा कि जब धारा 2 (ओ) "मालिक" को परिभाषित करती है, तो यह माल के संबंध में मालिक को मालिक से अलग परिभाषित करती है।

कोई भी जहाज। धारा 2 (0) के उपखंड (i) में, जब मालिक को "माल" के संबंध में परिभाषित किया जाता है, तो परिभाषा समावेशी होती है। दूसरा, इसमें वे व्यक्ति शामिल हैं जो माल के मालिक हैं, या वे व्यक्ति जो अध्यक्ष हैं, न्यासी मंडल, चीनी पत्तन न्यास v।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

निश्चित रूप से जहाज के मालिक और जहाज के मालिक के एजेंट को बाहर कर दें। हालाँकि, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि परिभाषा एक समावेशी परिभाषा है, और माल की लोडिंग या अनलोडिंग स्टीमर के एजेंट द्वारा की जा सकती है, जैसा कि रोथर-I (ऊपर) में माना गया था, स्टीमर के एजेंट की ओर से इस तर्क को स्वीकार करना मुश्किल है कि ऐसे व्यक्तियों को एम. पी. टी. अधिनियम के तहत "मालिक" की परिभाषा में शामिल नहीं किया जाएगा। एम. पी. टी. अधिनियम के तहत "मालिक" की परिभाषा। वर्तमान मामले में, "ऐसे माल की लोडिंग या अनलोडिंग के लिए एजेंट" अभिव्यक्ति में स्पष्टता की कोई कमी नहीं है, जिसमें वे व्यक्ति शामिल हैं जो माल की अनलोडिंग में शामिल पोत के एजेंट हो सकते हैं। चूँकि "स्वामी" की परिभाषा समावेशी है, परिभाषा के पहले भाग में जहाज के मालिक का उल्लेख न करने से कोई फर्क नहीं पड़ता है, क्योंकि यह मानना असंगत होगा कि जहाज के मालिक का प्रतिनिधि परिभाषा के बाद के भाग में शामिल है, लेकिन खुद जहाज के मालिक को नहीं, जो इंगित करता है कि एक समाज लागू नहीं हो सकता है। यह तब और भी स्पष्ट हो जाता है जब धारा 42 का अध्ययन किया जाता है। धारा 42 (1) के तहत, एक बोर्ड को बंदरगाह और बंदरगाह में जहाजों के बीच माल उतारने, भेजने या परिवहन के रूप में सेवाएं शुरू करने की शक्ति होगी। बोर्ड से संबंधित या उसके कब्जे में घाट, घाट, घाट या बंदरगाह, इसलिए स्पष्ट रूप से पोत को प्रदान की गई सेवाओं का उल्लेख करते हैं (धारा 42 (1) (ए देखें)। जहाँ तक माल प्राप्त करने, हटाने, स्थानांतरित करने या परिवहन का संबंध है, ये हो सकते हैं -

पोत के साथ-साथ माल के हकदार मालिक/व्यक्ति दोनों को सेवाएँ। जब बोर्ड के परिसर के भीतर लाए गए सामान के "भंडारण" की बात आती है, तो सवाल यह है कि क्या ऐसी सेवा को पोत या उसके एजेंट को दी गई सेवा कहा जा सकता है (धारा 42 (1) (बी देखें)। एम. पी. टी. अधिनियम के कुछ प्रमुख प्रावधान, जहां तक वर्तमान प्रश्न शामिल हैं, निहित हैं।

अधिनियम की धारा 42 (2), 42 (7) और 43 में। धारा 42 (2) के तहत, एक बोर्ड, यदि "मालिक" द्वारा अनुरोध किया जाता है, तो इसका प्रभार ले सकता है। सेवाओं के निष्पादन के उद्देश्य से माल, और बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किए गए प्रपत्र में रसीद देगा। यह स्पष्ट है कि यदि जहाज का मालिक या उसका एजेंट "मालिक" नहीं है, तो बोर्ड [2020] 11 एस. सी. आर. नहीं कर सकता है।

जिनसे माल उतारा गया हो या स्थानांतरित किया गया हो। इससे यह फिर से स्पष्ट हो जाएगा कि पोत के स्वामी या मालिक और उनके एजेंटों को इस बिंदु से माल के नुकसान या क्षति के दायित्व से मुक्त कर दिया गया है, क्योंकि बोर्ड ने अब ऐसे स्वामी या पोत के मालिक से माल की अभिरक्षा अपने हाथ में ले ली है। इस बिंदु से, इसलिए, पोत के स्वामी या मालिक और उनके एजेंटों का माल के लिए कोई दायित्व समाप्त हो जाता है, क्योंकि पोर्ट ट्रस्ट ने अब उन्हें अपने नियंत्रण में ले लिया है। इसके साथ ही, धारा 43 (1) (ii) के तहत, जिन वस्तुओं के नुकसान, विनाश या क्षरण के लिए बंदरगाह न्यास ने इस समय से कार्यभार संभाला है, उसकी जिम्मेदारी अब भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151,152 और 161 के तहत बेली बन जाती है, जिसमें अनुबंध अधिनियम की धारा 152 में "किसी विशेष अनुबंध के अभाव में" शब्दों को हटा दिया जाता है। यह जिम्मेदारी बोर्ड द्वारा रसीद दिए जाने के बाद ही जुड़ी होती है, और नुकसान या क्षति की सूचना दी गई है, ऐसी अवधि की समाप्ति के बाद (जैसा कि निर्धारित किया जा सकता है) उस महत्वपूर्ण तिथि से जिस पर

पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार लेता है। [पारस 14,16 और 17] [748 सी-ई; 749-जी; 750-ए-एच]

2.2 इस मोड़ पर, यह बताना महत्वपूर्ण है कि विभिन्न टिप्पणियों के आधार पर तर्क दिए गए हैं।

ऐसे निर्णय जिनमें एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 42 (5) और (6) का उल्लेख किया गया है। धारा 42 (5) और (6) का बोर्ड में कोई आवेदन नहीं है, क्योंकि वे केवल इसके तहत अधिकृत "व्यक्ति" पर लागू होते हैं। बोर्ड द्वारा उप-धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं को करने के लिए धारा 42 (3)। फिर से, धारा 48 के तहत, एक पोत से माल के उतरने और माल के संबंध में भंडारण या डिमरेज शुल्क के बीच अंतर किया जाता है-धारा 48 (1) (बी) देखें, इसके विपरीत

धारा 48 (1) (घ)। जब जहाजों पर की जाने वाली सेवाओं की बात आती है, तो धारा 49 ए, 49 बी, 50,50 ए और 50 बी यह स्पष्ट करती हैं कि जहाजों को प्रदान की जाने वाली सेवाएं जिनके लिए बकाया का भुगतान जहाजों द्वारा किया जाना है-अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

अब तक प्रदान की गई सेवाओं से पूरी तरह से अलग और अलग हैं

जैसा कि उन वस्तुओं का संबंध है जो उतारे गए हैं। धारा 59 पर आते हुए, यह स्पष्ट हो जाता है कि एम. पी. टी. अधिनियम के तहत देय सभी दरों के लिए, जिसमें माल के भंडारण के लिए देय दरें शामिल हैं, बोर्ड के पास ऐसे माल पर ग्रहणाधिकार होगा, और पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ऐसे माल की अभिरक्षा लेने के बाद, जब तक कि ऐसी दरों का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता है, तब तक उसे जब्त और रोक सकता है। [पारस 18-20] [751-A-D]

2.3 धारा 60 भी महत्वपूर्ण है, जिसमें जहाज के मालिक का

माल के मालिकों का खर्च जब तक कि इस तरह के ग्रहणाधिकार का निर्वहन नहीं किया जाता है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि गोदाम या भंडारण का किराया किसके द्वारा देय होगा

" पार्टी उस समय के लिए ऐसी वस्तुओं का हकदार है जिसके दौरान उन्हें इस तरह रखा जा सकता है। यह खंड महत्वपूर्ण महत्व का है, क्योंकि यह स्पष्ट करता है कि गोदाम या भंडारण किराया केवल ऐसे सामान के हकदार पक्ष द्वारा देय है, जो माल के उतरने के बाद कभी भी जहाज-मालिक या जहाज-मालिक का एजेंट नहीं हो सकता है, और जहाज बंदरगाह से दूर चला गया है। इसके अलावा, धारा 61 के तहत, माल के पारित होने के दो महीने बाद

द्वारा

निर्धारित तौर-तरीके-ऐसी वस्तुएँ या उनका इतना कुछ जो बोर्ड को देय दरों की वसूली के लिए आवश्यक हो, जिनका भुगतान नहीं किया गया है। धारा 61 की उप-धारा (3) बहुत महत्वपूर्ण है, जिसमें ऐसी बिक्री करने से पहले, "माल के मालिक" का पता जो घोषणापत्र पर बताया गया है, या अन्य दस्तावेजों में जो बोर्ड के हाथों में आए हैं, या है अन्यथा ज्ञात, ऐसी बिक्री की सूचना ऐसे मालिक को दी जानी चाहिए।

धारा 62 उन वस्तुओं के निपटान की बात करती है जिनके पास नहीं है

समय के भीतर बोर्ड के परिसर से हटा दिया गया है, और मालिक या अन्य हकदार व्यक्ति द्वारा उन्हें हटाने की बात करता है वहाँ "। धारा 62 की उप-धारा (2) के तहत, जहां ऐसी वस्तुओं को हटाने या बेचने का प्रस्ताव है, "उस पोत के एजेंटों को भी नोटिस दिया जा सकता है जिसके द्वारा ऐसी वस्तुओं को उतारा गया था।" यही कारण है कि पोत के एजेंटों ने संकेत दिया होगा कि जहाज के मालिक के पास माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए ग्रहणाधिकार है, जो [2020] 11 एस. सी. आर.

जहाज। इसके अलावा, धारा 62 की उप-धारा (3) के तहत, यह केवल तभी है जब माल का हकदार मालिक या व्यक्ति इसका पालन नहीं करता है। नोटिस में मांग की गई है कि बोर्ड, उस तारीख से दो महीने की समाप्ति के बाद किसी भी समय, जिस दिन ऐसी वस्तुओं को उसकी अभिरक्षा में रखा गया था, फिर माल को इंगित तरीके से बेच सकता है। इसलिए, धारा 62 की योजना यह है कि जब बोर्ड के परिसरों में भंडारित वस्तुओं की बिक्री की बात आती है, तो केवल मालिक या अन्य व्यक्तियों को नोटिस दिया जाना चाहिए, जो माल के लिए लाभकारी रूप से हकदार हैं, जिन्हें तब दी गई मांग का पालन करना चाहिए और माल को निकालना चाहिए। इस समय जहाज का मालिक या उसके एजेंट ऐसे व्यक्ति नहीं हैं जिन्हें इस तरह की मांग का पालन करना पड़ता है, क्योंकि वे न तो ऐसे व्यक्ति हैं जो माल के मालिक हैं, न ही अन्य व्यक्ति हैं जो माल के हकदार हैं। पोत के एजेंट को जारी किया गया नोटिस केवल सीमित उद्देश्य के लिए है

ऊपर कहा गया है। यह फिर से इंगित करता है कि बोर्ड के परिसर में संग्रहीत वस्तुओं का संबंध केवल मालिक या उन वस्तुओं के हकदार अन्य व्यक्तियों के साथ है, न कि पोत के एजेंट या स्वयं पोत के साथ। धारा 63 फिर से बहुत महत्वपूर्ण है। जब माल बेचा जाता है और अधिशेष मौजूद होता है, तो अधिशेष का भुगतान केवल तीन व्यक्तियों या उनके एजेंटों, अर्थात् माल के "आयातक", "मालिक" या "प्रेषक" को किया जाएगा। इस उप-धारा, अर्थात्, 63 (2) में, जैसा कि धारा 61 (3) के तहत "मालिक" के मामले में, माल का मालिक स्पष्ट रूप से "मालिक" नहीं है जैसा कि धारा 2 (0) के तहत परिभाषित किया गया है, जैसा कि धारा 63 (2) का संदर्भ अन्यथा इंगित करता है। इस उप-खंड में "आयातक" या "प्रेषक" को जोड़ने की कोई आवश्यकता नहीं होगी, क्योंकि वे पहले से ही "मालिक" की व्यापक परिभाषा के भीतर शामिल हैं।

धारा 2 (ओ) के तहत माल। दूसरा, इसकी अनुपस्थिति से जो स्पष्ट है वह है पोत या लोडिंग या लोडिंग के लिए किसी भी एजेंट का उल्लेख।

माल उतारना। वास्तव में, जब पोत के खिलाफ दरों और शुल्कों की वसूली की बात आती है, तो एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 64 और 65 में एक अलग उपाय प्रदान किया गया है। [पैरा 21 23] [751-डी-एच; 752-ए-एच]

2.4 एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना अब स्पष्ट हो जाती है। भंडारण के स्थान पर उतरने और हटाने के चरण तक, स्टीमर के एजेंट या स्वयं पोत को अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v बनाया जा सकता है।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

पोत को दी जाने वाली सेवाओं के लिए पोत द्वारा देय दरों के लिए उत्तरदायी। भंडारण के स्थान पर उतरने और हटाने के बाद, जिन वस्तुओं को संग्रहीत किया जाता है, उनके लिए निरोध शुल्क और इस बिंदु से देय सीमांकन, यानी जब पोर्ट ट्रस्ट पोत से माल का प्रभार लेता है, या किसी अन्य व्यक्ति से जिसे धारा 2 (0) के तहत परिभाषित मालिक कहा जा सकता है, तो यह केवल माल का मालिक या माल का हकदार अन्य व्यक्ति (जो लाभकारी रूप से हकदार भी हो सकता है) है जिसे पोर्ट ट्रस्ट को भंडारण या सीमांकन शुल्क के भुगतान के लिए देखना होगा।

[पैरा 24] [753-ए-सी]

3. इस मोड़ पर सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 भी प्रासंगिक हो जाता है। धारा 2 (26) के तहत, "आयातक" को किसी भी मालिक, लाभकारी मालिक या किसी भी व्यक्ति को आयातक के रूप में शामिल करने के रूप में परिभाषित किया गया है। हालाँकि यह परिभाषा वास्तव में एम. पी. टी. अधिनियम पर लागू नहीं होती है, लेकिन यह महत्वपूर्ण है कि दोनों अधिनियमों को एक साथ पढ़ा जाए, क्योंकि दोनों अधिनियम विदेश से देश में आयात की जाने वाली वस्तुओं और उसके बाद उनके भंडारण और निपटान से संबंधित हैं। किसी भी मामले में

यदि, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 63 (2) में आने वाली "आयातक" अभिव्यक्ति में निश्चित रूप से एक लाभकारी स्वामी शामिल होगा। सामान। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 29 के तहत, किसी पोत का प्रभारी व्यक्ति जब वह माल ले जाता है तो केवल सीमा शुल्क पर ही उतर सकता है।

पोर्ट "(जैसा परिभाषित किया गया है), जब तक कि केंद्रीय उत्पाद शुल्क बोर्ड द्वारा अन्यथा अनुमति न दी जाए। धारा 30 के तहत, एक का प्रभारी व्यक्ति

आयातित माल ले जाने वाला पोत "उचित अधिकारी", अर्थात एक सीमा शुल्क अधिकारी, निर्धारित समय के भीतर पोत का एक आयात मैनिफेस्ट, जो पोत द्वारा ले जाए गए माल की प्रकृति को इंगित करेगा, और माल के प्रेषक या अन्य मालिक को वितरित करेगा। धारा 33 के तहत, सीमा शुल्क बंदरगाह, सीमा शुल्क हवाई अड्डे या तटीय बंदरगाह में ऐसे सामानों को उतारने के लिए अनुमोदित स्थान के अलावा किसी भी स्थान पर इस तरह के किसी भी आयातित सामान को उतार नहीं किया जा सकता है। धारा 45 (1) के तहत, सीमा शुल्क क्षेत्र में उतारे गए सभी आयातित सामान ऐसे व्यक्ति की अभिरक्षा में रहेंगे जो सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या

सीमा शुल्क आयुक्त जब तक उन्हें घर के लिए मंजूरी नहीं मिल जाती

उपभोग किया जाता है या भंडारित या स्थानांतरित किया जाता है। धारा 46 (1) इस मायने में अत्यंत महत्वपूर्ण है कि यह घर के उपभोग या भंडारण के लिए ऐसे रूप और तरीके से प्रवेश पत्र की बात करती है जो निर्धारित किया जाए। धारा 46 (2) में तब कहा गया है कि प्रवेश पत्र में माल के बिल या अन्य रसीद [2020] 11 एस. सी. आर. में उल्लिखित सभी सामान शामिल होंगे।

वाहक द्वारा प्रेषक को दिया जाता है। धारा 48 के तहत, यदि भारत के बाहर से भारत में लाए गए किसी भी सामान को घर के उपभोग के लिए मंजूरी नहीं दी जाती है या माल उतारने की तारीख से 30 दिनों के भीतर गोदाम में नहीं रखा जाता है या स्थानांतरित नहीं किया जाता है, तो ऐसे सामान को "आयातक" को नोटिस के बाद और उचित अधिकारी की अनुमति से, उसकी अभिरक्षा रखने वाले व्यक्ति द्वारा बेचा जा सकता है। धारा 49 के तहत, आयातित वस्तुओं को मंजूरी या हटाने के लिए, 30 दिनों से अधिक की अवधि के लिए सार्वजनिक गोदाम में संग्रहीत करने की अनुमति दी जा सकती है, या ऐसी अन्य विस्तारित अवधि के लिए कि प्रिंसिपल सीमा शुल्क आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त अनुमति दे सकते हैं। इसलिए सीमा शुल्क अधिनियम में उस अधिनियम के तहत अधिकारियों के लिए उसमें उल्लिखित परिस्थितियों में आयातित वस्तुओं का प्रभार लेने, भंडारण करने और बेचने के लिए समानांतर प्रावधान भी शामिल हैं। सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के तहत भारत में आयातित वस्तुओं पर सीमा शुल्क लगाया जाता है। " सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 2 (23) में आयात को "भारत के बाहर से भारत में लाने" के रूप में परिभाषित किया गया है। इस प्रकार, वस्तुओं के आयात को केवल तभी पूर्ण कहा जा सकता है जब वे भारत के क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते हैं, और भारत के भीतर वस्तुओं के द्रव्यमान का हिस्सा बन जाते हैं। एक पात्र, एक पात्र जिसमें माल का आयात किया जाता है, को ऐसा नहीं कहा जा सकता है

" जिन वस्तुओं का आयात किया जाता है क्योंकि ये इन मामलों के तथ्यों पर देश के भीतर वस्तुओं के द्रव्यमान का हिस्सा नहीं बनते हैं। इस प्रकार, एक बार नष्ट होने के बाद, पात्र को वापस करना पड़ता है

या तो जहाज के मालिक के एजेंट को, या उस व्यक्ति को जो ऐसे पात्र का मालिक है। [पारस 25-27,29 और 39] [753-C-H; 754-A-C; 754-E F; 760-D-E]

गार्डन सिल्क मिल्स लिमिटेड और ए. एन. आर. बनाम. भारत संघ और

ओआरएस। (1999) 8 एससीसी 744: [1999] 3 पूरक। एससीआर 295

-

पर भरोसा किया।

4. वास्तव में, प्रवेश विधेयक (प्रपत्र) विनियम, 1976 (के रूप में)

) में ऐसे प्रपत्र होते हैं जिनमें घर के उपभोग के लिए, या भंडारण के लिए, या घर के उपभोग के लिए पूर्व-बांड मंजूरी के लिए माल के आयातक द्वारा प्रवेश पत्र प्रस्तुत किया जाना है। प्रपत्र I, जो घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश पत्र की बात करता है,

इसमें एक आयातक द्वारा हस्ताक्षरित घोषणा शामिल है, जिसका खंड 6 (बी) महत्वपूर्ण है। यही घोषणा प्रपत्र II और III में निहित है। उक्त विनियमों के तहत निर्धारित उपरोक्त प्रपत्रों के अवलोकन से "माल"- अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, मशीन पोर्ट ट्रस्ट v के बीच का अंतर पता चलेगा।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

जो आयात किए जाते हैं, जो आयातक द्वारा प्रस्तुत माल के बिल/चालान के संदर्भ में होते हैं जिसमें संख्या और मूल्य होता है

"समान वस्तुओं" का लेनदेन मूल्य, और नियम 5 "समान वस्तुओं" के लेनदेन मूल्य से संबंधित है। इन नियमों के अवलोकन से पता चलेगा कि आयातित वस्तुओं का मूल्य समान वस्तुओं का लेनदेन मूल्य होगा, जैसा कि परिभाषित किया गया है, या समान वस्तुओं का, जैसा कि परिभाषित किया गया है-जो भी नियम प्रत्येक विशेष मामले के तथ्यों पर लागू होता है। यह स्पष्ट है कि चाहे समान वस्तुओं या समान वस्तुओं को ध्यान में रखा जाए, कंटेनर की कीमत कभी भी प्रवेश नहीं करती है, क्योंकि केवल "वस्तुओं" पर ध्यान दिया जाना है जो "आयातित" हैं, यानी वे सामान जो कंटेनरों में भरे हुए हैं। इसी तरह, जब "संगणित मूल्य" की बात आती है। नियम 10 "लागत" से संबंधित है। और सेवाएँ। नियम 10 (1) (ए) (ii) को पढ़ने से वही परिणाम मिलेगा, क्योंकि "आयातित वस्तुओं" को "पात्रों" से अलग किया जाता है।

इसके अलावा, सीमा शुल्क मूल्यांकन के उद्देश्यों के लिए, आयातित वस्तुओं के लेनदेन मूल्य के अतिरिक्त केवल तभी किया जाता है जब कंटेनरों की लागत को माल के साथ एक माना जाता है।

सवाल करते हैं। ऐसी स्थिति में भी, फिर जो आयात किया जाता है वह है "माल" और पात्र-पात्र को नष्ट नहीं करना पड़ता है, और इसलिए घरेलू उपभोग के लिए उसमें निहित माल के साथ साफ किया जाता है। ऐसे मामले में, जहां कंटेनरों को वापस नहीं करना पड़ता है, लेकिन साथ में आयात किया जाता है

इसके भीतर निहित माल के साथ, बोर्ड द्वारा ऐसे कंटेनर और उसके भीतर के सामान को अपने कब्जे में लेने के बाद, पोत या स्टीमर एजेंट अब उत्तरदायी नहीं है-यहां तक कि जिन कंटेनरों को नष्ट करने की आवश्यकता नहीं है, उन्हें भी माल के साथ नुकसान उठाना पड़ेगा।

इसके भीतर निहित, जो तब आयातक, मालिक द्वारा देय होते हैं,

प्रेषक या उसका अभिकर्ता। इसके अलावा, मामलों को संदेह से परे स्पष्ट करने के लिए, सामान्य छूट संख्या 170, 'टिकाऊ प्रकृति के पात्रों को छूट' की बात करती है। केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा दिनांक 25 अक्टूबर, 2002 के एक स्पष्टीकरण में स्पष्ट किया गया है कि "टिकाऊ प्रकृति के कंटेनर" का क्या अर्थ है। उपरोक्त को पढ़ने से भी [2020] 11 एस. सी. आर. में हुए निष्कर्ष की पुष्टि होती है।

इस निर्णय का पिछला अनुच्छेद। सीमा शुल्क शुल्क अधिनियम, 1975 भी बार-बार उपयोग के लिए उपयुक्त पात्रों पर काफी प्रकाश डालता है। पहली अनुसूची "इस अनुसूची" की व्याख्या के लिए सामान्य नियमों से संबंधित है। यह फिर से स्पष्ट रूप से उन पात्रों के बीच अंतर करता है जो उसमें निहित माल के साथ "दीर्घकालिक उपयोग के लिए उपयुक्त", और पात्रों के बीच "दोहराए जाने वाले उपयोग के लिए उपयुक्त", इस प्रकार यह स्पष्ट करता है कि बाद के प्रकार के पात्रों को उसमें निहित माल के साथ वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। सीमा शुल्क के भुगतान के लिए। [पारस 40-51] [760-E-F, G-H; 761 D-F; 762-F-G; 764-A-B, G-H; 765-A-C; 766-D; 767-B-C]

5.1 रोथर-II ने यह स्पष्ट कर दिया है कि रोथर-I माल के उतरने के समय पोर्ट ट्रस्ट के बकाया के बारे में चिंतित था, और इसके बाद उन्हें पोर्ट ट्रस्ट की अभिरक्षा में हटा दिया गया। ये शुल्क सीमांकन शुल्क से पूरी तरह से अलग थे, जो माल के उतरने और बोर्ड द्वारा कार्यभार संभालने के बाद ही लगाए जाते हैं। जिस हद तक उच्च न्यायालय इसे कानून के प्रस्ताव के रूप में निर्धारित करता है, कोई अपवाद नहीं हो सकता है। हालांकि, यह कहा जाता है कि जब स्टीमर एजेंट माल लदान के बिल का समर्थन करता है या माल प्राप्तकर्ता को डिलीवरी करने के लिए डिलीवरी ऑर्डर जारी करता है, तो इस स्तर पर माल में संपत्ति माल प्राप्तकर्ता को चली जाती है। रोथर-II का यह भाग स्पष्ट रूप से रोथर-I के विपरीत है। रोथर-मैं स्पष्ट रूप से कहता हूं कि एक स्टीमर एजेंट द्वारा लेडिंग के बिल का समर्थन माल की डिलीवरी के उद्देश्य से है, और तदनुसार, माल के स्वामित्व के हस्तांतरण के लिए नहीं हो सकता है। इसलिए, रोथर-II को कानून की दृष्टि से अच्छा नहीं कहा जा सकता है जब यह माल के बिल पर समर्थन और प्रेषक को माल का मालिकाना हक देने वाले स्टीमर एजेंट द्वारा वितरण आदेश जारी करने की बात करता है। एक बार यह स्पष्ट हो जाने के बाद, रोथर-II के अनुपात को इस प्रकार समझा जाना चाहिएः चूंकि भंडारण या डिमरेज के लिए शुल्क

माल को हटाने और उसकी अभिरक्षा में रखने के बाद

स्टीमर ", जो माल का केवल एक वाहक है, न कि मालिक। भारतीय बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 की धारा 1 भी महत्वपूर्ण है। इस धारा के तहत, संदर्भित "समर्थन" माल के प्रेषक या मालिक द्वारा लदान के बिल पर ऐसे समर्थनकर्ता के पक्ष में किया गया समर्थन है, ताकि संपत्ति का स्वामित्व फिर समर्थनकर्ता को हस्तांतरित किया जा सके। इस समर्थन को बहुत दूर कर दिया गया है, जैसा कि रोथर-I, द चैयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v में सही कहा गया है।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

एक स्टीमर एजेंट द्वारा लेडिंग के बिल पर समर्थन से

यह दर्शाता है कि माल वितरित कर दिया गया है। इसलिए, दोनों को मिलाने के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुई उलझन को दूर करें।

समर्थन के प्रकार, रोथर-II का अनुपात कि, पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल का प्रभार लेने और उसके परिसर में भंडारित करने के बाद, जहाज या उसके एजेंट को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है, असाधारण है। [पारस 58,59,

61 , 62] [772 - ई-जी; 773-सी-एफ; 774-ई-एफ, जी-एच; 775-ए-बी]

पोर्ट ऑफ मद्रास बनाम। के. पी. वी. शेख मोहम्मद रोथर और

कं. [रोथर-I] [1963] 2 सप्लीमेंट। एस. सी. आर. 915-अनुसरण किया गया।

पोर्ट ऑफ मद्रास बनाम। केपीवी शेख मोहम्मद। रोथर एंड कंपनी पी. लिमिटेड [रोथर-II] (1997) 10 एस. सी. सी. 285-ने समझाया।

श्रीयनेश निटर्स को कानून को सही ढंग से बताने वाला नहीं कहा जा सकता है, और तदनुसार खारिज कर दिया जाता है। हालाँकि, चूंकि यह न्यायालय उप-जमानत के मुद्दे पर नहीं जा रहा है, इसलिए सवाल खुला छोड़ दिया गया है कि क्या पोर्ट ट्रस्ट, उप-बेली के रूप में, मूल बेलर-प्रेषक और दावा करने वाले व्यक्तियों से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है। इसके माध्यम से, एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना को देखते हुए। [पैरा 66] [776-ए-डी]

पोर्ट ऑफ बॉम्बे बनाम। श्रीयनेश निटर्स (1999) 7 एससीसी

228 - आंशिक रूप से अस्वीकृत।

5.3 हालाँकि, श्रीयनेश निटर्स मामले में अदालत ने रॉथर-आई को उसके पैराग्राफ 24 में और उसके अनुपात [2020] 11 एस. सी. आर. में सही ढंग से अलग किया था।

एम. पी. टी. अधिनियम के एक विस्तृत संहिता नहीं होने के कारण इस न्यायालय का सहमति। [पैरा 67] [776-ई]

पोर्ट ऑफ बॉम्बे बनाम। श्रीयनेश निटर्स (1999) 7 एससीसी

228 - आंशिक रूप से सहमत।

माल और उसके लिए एक रसीद जारी करना (जिस समय वैधानिक जमानत लागू होती है), पोत या स्टीमर एजेंट को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है। जहाँ तक पैराग्राफ 11 का संबंध है, यह न्यायालय पहले ही यह स्पष्ट कर चुका है कि श्रीयानेश निटर्स को कानून में सही स्थिति को दर्शाने वाला नहीं कहा जा सकता है, जहाँ तक माल प्राप्तकर्ता और पोर्ट ट्रस्ट के बीच जमानत का संबंध है, और इस प्रकार श्रीयानेश निटर्स को इस हद तक खारिज कर दिया गया है। उक्त निर्णय के पैराग्राफ 12 में वही भ्रम है जो है रोथर-II में निहित है, और इसलिए यह नहीं कहा जा सकता है कि कानून सही ढंग से निर्धारित किया गया है। कानून में सही स्थिति यह है कि जब पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार संभालता है, और उसके लिए एक रसीद जारी करता है, और उसके बाद माल को उससे संबंधित स्थान पर संग्रहीत करता है, तो ऐसा भंडारण शुल्क पोत या पोत के एजेंट के खाते में नहीं हो सकता है। पैराग्राफ 13 मामले के एक अन्य पहलू को संदर्भित करता है जिस पर बहस की गई है। वर्तमान मामले में केरल उच्च न्यायालय के विवादित फैसले में कहा गया था कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में आने वाले "हो सकता है" शब्द को "होगा" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए। यह कानून में सही स्थिति नहीं है, क्योंकि धारा 61 और 62 में उल्लिखित परिस्थितियों में माल बेचने का विवेकाधिकार बोर्ड में निहित है। हालाँकि, इस तरह के विवेकाधिकार का उपयोग मनमाने ढंग से नहीं किया जा सकता है, क्योंकि बोर्ड "राज्य" अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v है।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में इसे "होगा" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए, फिर भी भविष्य के सभी मामलों में बोर्ड का संवैधानिक कर्तव्य है कि वह उचित समय के भीतर अपनी अभिरक्षा में माल बेचे जिससे वह उन वस्तुओं को अभिरक्षा में लेता है। आम तौर पर, चार महीने का समय एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 63 (1) (सी) में उल्लिखित माल के उतरने की तारीख से वह बाहरी सीमा होनी चाहिए जिसके भीतर ऐसी वस्तुओं को बिक्री के लिए रखा जाना चाहिए। यदि ऐसे समय के भीतर बिक्री के लिए नहीं रखा जाता है, तो बोर्ड को यह स्पष्ट करना चाहिए कि उसकी राय में ऐसा क्यों नहीं किया जा सका, किस स्पष्टीकरण का न्यायालय द्वारा परीक्षण किया जा सकता है। यदि स्पष्टीकरण उचित पाया जाता है, और माल का मालिक या हकदार व्यक्ति उसके बाद माल को नहीं हटाता है, तो बोर्ड द्वारा दंडात्मक विलम्ब लगाया जा सकता है और एकत्र किया जा सकता है। को।

इसलिए, इस हद तक, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में "हो सकता है" के रूप में पढ़े जाने के पहलू पर केरल उच्च न्यायालय के विवादित फैसले को खारिज करते हुए, बोर्ड पर अनुच्छेद 14 की सर्वव्यापी उपस्थिति को हमेशा प्रभावी बनाया जाना चाहिए, और माल की बिक्री से पहले चार महीने की अवधि से अधिक समय तक उन्हें रोके रखने का एक बहुत अच्छा कारण होना चाहिए। [पारस 71-74] [779-E-H; 780-A-H]

फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी v. बॉम्बे का बंदरगाह (फोर्ब्स-II) (2015) 1 एस. सी. सी. 228: [2014] 12 एस. सी. आर. 337-सही कानून नहीं माना गया।

द्वारकादास मरफतिया एंड संस बनाम। बॉम्बे बंदरगाह के न्यासी मंडल (1989) 3 एस. सी. सी. 293: [1989] 2 एससीआर

751 पर भरोसा किया।

5.5 रोथर-मेरा मानना था कि पोर्ट ट्रस्ट माल का एक उप-आधार है जो मालवाहक द्वारा जहाज के मालिक को जमानत पर दिया जाता है, लेकिन इसलिए इसमें रखा जाता है।

एक अंग्रेजी निर्णय को अलग करने का आदेश-जैसा कि बताया गया है-जो तब इस प्रस्ताव की ओर ले जाएगा कि एक बार माल को बोर्ड के प्रभारी में रखे जाने के बाद, यह माल प्राप्तकर्ता को सुपुर्दगी के बराबर होगा, जिसे अदालत ने अस्वीकार कर दिया था। यह प्रश्न कि क्या अनुबंध अधिनियम की धारा 158 एम. पी. टी. अधिनियम के तहत वैधानिक जमानत पर लागू हो सकती है, खुला छोड़ दिया गया है, यह देखते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट केवल जमानतदार द्वारा देय "आवश्यक खर्चों" की वसूली तक ही सीमित नहीं है, बल्कि सांविधिक रूप से हकदार है [2020] 11 एस. सी. आर.

माल के भंडारण के लिए दरों और खर्चों की वसूली के माध्यम से, कुछ और के साथ -

पोर्ट ट्रस्ट परिसर में इन वस्तुओं को रखने के खिलाफ एक निवारक के रूप में भंडारण की दर भंडारण दरों से अधिक है। आयातक, प्रेषक और प्रेषक, या उनके एजेंट, सभी को सीमांकन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। हालाँकि, चूंकि रसिकलाल में पोत का मालिक या उसका एजेंट शामिल नहीं है, इसलिए सवाल खुला छोड़ दिया जाता है कि क्या पोर्ट ट्रस्ट, उप-बेली के रूप में, एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना को देखते हुए मूल बेलर-प्रेषक और इसके माध्यम से दावा करने वाले व्यक्तियों से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है, जैसा कि पहले ही किया जा चुका है। पैराग्राफ 66 में बताया गया है। [पारस 79,81] [782-डी-एफ; 783-ई-जी]

रसिकलाल कांतिलाल एंड कंपनी बनाम पोर्ट ऑफ बॉम्बे (2017) 11 एस. सी. सी. 1 [2017] 4 एस. सी. आर. 591-लागू नहीं है।

बॉम्बे बंदरगाह के न्यासी मंडल बनाम। जय हिंद ऑयल मिल्स कं. और अन्य। (1987) 1 एससीसी 648: [1987] 1 एस. सी. आर. 932 संदर्भित है। -

6. संदर्भ क्रम में तैयार किए गए प्रश्नों के उत्तर

ये हैं:

1. जिस समय माल का स्वामित्व प्रेषक को जाता है, वह माल के दायित्व को निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक नहीं है। पोर्ट ट्रस्ट को भुगतान किए जाने वाले शुल्कों के संबंध में माल प्राप्तकर्ता या स्टीमर एजेंट;

2. और 3. स्टीमर एजेंट द्वारा समर्थित लेडिंग का बिल, द्वारा समर्थित लेडिंग के बिल से अलग है।

माल का मालिक। पहले मामले में, समर्थन वितरण की ओर ले जाता है; दूसरे मामले में, समर्थन शीर्षक को पारित करने की ओर ले जाता है। निर्णय में उल्लिखित कारणों के लिए, दोनों चरण यह निर्धारित करने में अप्रासंगिक हैं कि भंडारण शुल्क का भुगतान किसे करना है-यह है

यह अभिनिर्धारित किया गया कि जब तक पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार लेता है और उसके लिए रसीद देता है, तब तक स्टीमर एजेंट को प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में पोर्ट ट्रस्ट के बकाया के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है।

माल का उतारना, लेकिन उसके बाद, आयातक, मालिक, माल प्राप्तकर्ता या उनके एजेंट माल के भंडारण के लिए अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं; अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, मशीन पोर्ट ट्रस्ट v.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

4. इस निर्णय के अनुच्छेद 24 के अनुसार;

5. प्रश्न संख्या 5 का उत्तर वास्तव में दो भागों में हैः सबसे पहले, कि क्या पात्र में माल ले जाने से कोई लाभ होगा

इस स्थिति का अंतर कि केवल माल का मालिक या

पात्र जिसके द्वारा भारत में आयातित वस्तुओं का परिवहन किया जाता है। यह देखते हुए कि कंटेनर या तो प्रेषक, शिपिंग एजेंट, जहाज के मालिक या किसी व्यक्ति का हो सकता है जिसने इसे पट्टे पर दिया है, यह पोर्ट ट्रस्ट का कर्तव्य होगा कि वह उसे सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को नष्ट कर दे और ऐसे किसी भी व्यक्ति को कम समय के भीतर नष्ट किए गए कंटेनरों को वापस कर दे।

जैसा कि उन मामलों में संभव है जहां मालिक/व्यक्ति के लिए हकदार है

माल की डिलीवरी लेने के लिए माल आगे नहीं आता है और ऐसे कंटेनरों को नष्ट कर देता है। यह अवधि क्या होनी चाहिए, प्रत्येक मामले के तथ्यों पर निर्धारित की जानी चाहिए, बंदरगाह की गतिविधियों को देखते हुए, उन जहाजों की संख्या जो उस पर बैठते हैं, साथ ही आयातित वस्तुओं की मात्रा। हालांकि यह कहना पोर्ट ट्रस्ट के मुँह में नहीं है कि माल को नष्ट करने के बाद उसे रखने के लिए कोई जगह नहीं है-जैसा कि वर्तमान मामले के तथ्यों में है-फिर भी एक अदालत, एक व्यक्तिगत मामले के तथ्यों में, पोर्ट ट्रस्ट के सामने आने वाली व्यावहारिक कठिनाइयों पर गौर कर सकती है। यह तथ्यों में "छोटी अवधि" का कारण बन सकता है कि एक विशेष मामले में एक ऐसे मामले की तुलना में थोड़ा लंबा है जहां एक बंदरगाह कम बार आता है, और जो सामान संग्रहीत किए जाते हैं उनकी संख्या कम होती है, उस स्थान की मात्रा को देखते हुए जिसमें सामान संग्रहीत किया जा सकता है। [पैरा 82] [783-जी-एच; 784-ए-एच]

7. यह न्यायालय, इस मामले के तथ्यों पर, यह नहीं सोचता है कि मामले का न्याय यह माँग करता है कि विवादित उच्च न्यायालय

निर्णय में हस्तक्षेप किया जाना चाहिए। स्टीमर एजेंटों ने स्वयं उच्च न्यायालय के समक्ष 75 दिनों तक भूमि किराए का भुगतान करने के दायित्व पर विवाद नहीं किया और स्वीकार किया कि उन्होंने उक्त शुल्क का भुगतान बहुत पहले कर दिया था। वास्तव में, स्टीमर एजेंटों ने 75 दिनों की अवधि के बाद भी भूमि किराए का भुगतान किया-उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता पोर्ट ट्रस्ट को देयता [2020] 11 एस. सी. आर. की पुनः गणना करने का आदेश दिया।

विवादित निर्णय। विवादित निर्णय को कानून के एक प्रश्न पर अलग रखा गया है, अर्थात्, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में "हो सकता है" अभिव्यक्ति को "होगा" के रूप में नहीं पढ़ा जा सकता है, बशर्ते किः यह चेतावनी कि संविधान के अनुच्छेद 12 के तहत "राज्य" के रूप में, एक पोर्ट ट्रस्ट को उचित रूप से कार्य करना चाहिए, और उस तारीख से उचित अवधि के भीतर माल बेचने का प्रयास करना चाहिए जिस दिन उसने उनकी अभिरक्षा ग्रहण की है। [पारस 83,84] [785-ए-डी]

जे. वी. गोकल एंड कंपनी (प्रा.) लिमिटेड वी. आसिस्टेंट। बिक्री के कलेक्टर

कर (निरीक्षण) और अन्य। [1960] 2 एस. सी. आर. 852-अनुसरण किया गया।

फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम न्यासी मंडल,

पोर्ट ऑफ बॉम्बे [फोर्ब्स-I] (2008) 4 एससीसी 87; वृंदावन

बैंग्ल स्टोर और ओआरएस। वी. आसिस्टेंट। के आयुक्त

वाणिज्यिक कर और ए. एन. आर (2000) 1 एससीसी 674: [2000] 1 एस. सी. आर. 97; मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड बनाम।

सीमा शुल्क आयुक्त (2016) 14 एससीसी 709 [2015] 9 एस. सी. आर. 620; बॉम्बे राज्य और ए. एन. आर. वी. एफ. एन. बलसारा

[1951] एस. सी. आर. 682; मध्य भारत कताई और बुनाई

और विनिर्माण कंपनी, लिमिटेड v. नगरपालिका

समिति, वर्धा [1958] एससीआर 1102; ग्रामोफोन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड v. बीरेंद्र बहादुर पांडे और

ओआरएस। [1984] 2 एस. सी. आर. 664; केरल राज्य और अन्य। वी. फा.

विलियम फर्नांडीज आदि (2017) एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 1291;

भारतीय अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण बनाम। ग्रैंड स्लैम

अंतर्राष्ट्रीय (1995) 3 एस. सी. सी. 151: [1995] 2 एससीआर 149 -

संदर्भित किया गया। के. एच. उद्यम [1994] 1 लॉयड का कानून 593 रिपोर्ट करता है;

ब्राउन वी। मैरीलैंड राज्य 25 यू. एस. 419 (1827); मद्रास प्रांत बनाम। बोड्डू पैदन्ना और बेटे, ए. आई. आर.

(29) 1942 ; पीटरसन बनाम। फ्रीबॉडी एंड कंपनी [1895] 2 क्यू. बी. डी.

294 संदर्भित किया गया। —

मामला कानून संदर्भ

[1963] 2 पूरक। एस. सी. आर. 915 का अनुसरण किया गया

पै

रा 2

(1997) 10 एससीसी 285

समझाया।

पै

रा 2

(2008) 4 एससीसी 87

संदर्भित किया गया है

पैरा 5 अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड।

[2000] 1 एससीआर 97

संदर्भित किया गया है

पै

रा 15

[1999] 3 पूरक। एस. सी. आर 295 पर निर्भर

पै

रा 29

[2015] 9 एससीआर 620

संदर्भित किया गया है

पै

रा 30

[1951] एससीआर 682

पै

रा 32

संदर्भित किया गया है

[1958] एससीआर 1102

पै

रा 33

संदर्भित किया गया है

[1984] 2 एससीआर 664

संदर्भित किया गया है

पै

रा 34

[1960] 2 एससीआर 852

पीछा किया।

पै

रा 60

[1995] 2 एससीआर 149

संदर्भित किया गया है

पै

रा 63

(1999) 7 एससीसी 228

आंशिक रूप से अस्वीकृत

पै

रा 66

(1999) 7 एससीसी 228

आंशिक रूप से सहमत

पै

रा 67

[2014] 12 एससीआर 337

सही कानून नहीं माना गया

पै

रा 73

[1989] 2 एससीआर 751

उस पर भरोसा करें

पै

रा 74

[2017] 4 एससीआर 591

अप्रयोज्य रखा गया

पै

रा 76

[1987] 1 एससीआर 932

संदर्भित किया गया है

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 2525

2018 से।

डिवीजन के 27.09.2011 दिनांकित निर्णय और आदेश से

1999 (ई) की मूल याचिका संख्या 21041 में एर्नाकुलम में केरल उच्च न्यायालय की पीठ।

के साथ सी. ए.
सं. 2526 , 2527 , 2528 , 2529 , 2530 , 2531 , 2532 , 2533 , 2534 ,

2535 2018 से।

रितिन राय, राहुल नरीचानिया, प्रशांत एस. प्रताप, कविन गुलाटी,

एस. प्रिया, सुश्री अनुश्री मेनन, विकास मेहता, एम. टी. जॉर्ज, अरविंद कुमार शर्मा, एम. पी. विनोद, अनीश अग्रवाल, योगेश अधिया, प्रतीक कोठारी, सुश्री वंशिका गुप्ता, प्रथमेश कामत, अंकुर कश्यप, शिव अय्यर, सुश्री अंकिता सेन, रोहित राजर्षि, सुश्री शिरीन खजुरिया, सुश्री सुनीता रानी सिंह, सुश्री आनंदिता बर्मन, बी. कृष्ण प्रसाद, ओ. पी. गग्गर,

आदित्य गग्गर, जेमटीबेन आओ, सेंथिल जगदीशन, एड. उपस्थित दलों के लिए।

सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था आर. एफ. नरीमन, जे.

1. अपीलों का यह समूह इस न्यायालय की आई. एस. आई. एन. पीठ द्वारा दिनांक 07.03.2018 द्वारा दिए गए एक संदर्भ आदेश से उत्पन्न होता है जिसे (2018) 4 592 के रूप में रिपोर्ट किया गया है। विद्वत खंड पीठ ने बताया कि ये कार्यवाही कैसे की जाती है

इससे पहले इस प्रकार हैः

" 1. ये कार्यवाही एक तारीख के फैसले से उत्पन्न हुई हैं।

बंदरगाह द्वारा, अपर्याप्त भंडारण स्थान के आधार पर, पोत/स्टीमर एजेंटों के मालिकों पर 75 दिनों की अवधि से अधिक लगाया जा सकता है, जो प्रमुख बंदरगाहों के टैरिफ प्राधिकरण [टीएएमपी] द्वारा निर्धारित किया गया है, जो धारा 47-ए के तहत गठित एक वैधानिक निकाय है। प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम [एम. पी. टी. अधिनियम], 1963।

3. मामले के तथ्यों का सारांश निम्नलिखित उद्धरण में दिया गया है।

उच्च न्यायालय के निर्णय के बारे में: " गतिरोध का कारण बनने वाली घटनाओं का क्रम संदर्भित करता है

ऐसी घटनाएं जो 1998 में हुईं जब कोच्चि पोर्ट ट्रस्ट परिसर में सिंथेटिक ऊनी चिथड़ों (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 वास्तव में पुराने ऊनी कपड़ों का गठन नहीं करता था 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 व्यापक रूप से ध्यान आकर्षित किया

सभी संबंधितों और सीमा शुल्क विभाग द्वारा लगाए जाने वाले दायित्व की संभावित सीमा और बंदरगाह और अन्य संबंधितों के प्रति संतुष्ट किए जाने वाले दायित्व को ध्यान में रखते हुए, प्रेषकों ने अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v नहीं किया।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

माल को साफ करने के लिए आएं और वे काफी लंबे समय से बंदरगाह परिसर में बेकार पड़े हुए थे।

पोर्ट ट्रस्ट ने स्टीमर एजेंटों से "भूमि किराया" लिया /

पात्रों के मालिक "।

2. इसके बाद प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 ["एम. पी. टी. अधिनियम"] के प्रासंगिक प्रावधानों और इस न्यायालय के पांच निर्णयों के प्रासंगिक भागों, अर्थात् पोर्ट ऑफ मद्रास v. केपीवी शेख मोहम्मद

रोथर एंड कंपनी 1963 सप. (2) एस. सी. आर. 915 ["रोथर-I"]; पोर्ट ऑफ

मद्रास बनाम. केपीवी शेख मोहम्मद। रोथर एंड कंपनी पी. लिमिटेड (1997) 10 एस. सी. सी. 285 ["रोथर-II"]; पोर्ट ऑफ बॉम्बे बनाम। श्रीयनेश निटर्स (1999) 7 एस. सी. सी. 228; फोर्ब्स फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी. वी. बंदरगाह

बॉम्बे (2015) 1 एस. सी. सी. 228 ["फोर्ब्स-II"] और रसिकलाल कांतिलाल एंड कंपनी. वी. पोर्ट ऑफ बॉम्बे (2017) 11 एस. सी. सी. 1, डिवीजन बेंच ने तब कहाः

" 23. उपरोक्त निर्णयों का विश्लेषण करते हुए, निम्नलिखित स्थिति

उभरता हैः

निटर्स, फोर्ब्स-II और रसिकलाल एक सुसंगत रेखा का पालन नहीं करते हैं जिनके बारे में पोर्ट ट्रस्ट को अपने शुल्कों के भुगतान के लिए दायित्व को तेज करना पड़ता है। 23.2 . रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले में कहा गया है कि जब पोर्ट ट्रस्ट जहाज के मालिक 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 में निर्णय

द्वितीय श्रीयनेश निटर्स के इस दृष्टिकोण से असहमत हैं। रसिकलाल का मानना है कि इस तरह के संबंधों की जांच का निर्धारण करना अप्रासंगिक है।

पोर्ट ट्रस्ट का अपने बकाया की वसूली करने का अधिकार;

23.4 . जबकि फोर्ब्स-II अपने निष्कर्ष पर आने के लिए रोथर-I में संविधान पीठ के फैसले पर निर्भर करता है, रसिकलाल नहीं करता है
रोथर-I को इस प्रस्ताव के लिए एक प्राधिकरण के रूप में ढूंढें कि जब तक माल में स्वामित्व माल प्राप्तकर्ता को पारित नहीं किया जाता है, तब तक विभिन्न [2020] 11 एस. सी. आर. का भुगतान करने का दायित्व।

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

23.5 . 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 किया है या डिलीवरी ऑर्डर जारी किया है, तो माल को व्यक्तिगत रूप से मालिक या विज्ञापनदाता को देने का उनका दायित्व समाप्त हो जाता है। रसिकलाल में निर्णय, जो फोर्ब्स के संदर्भ के बाद दिया गया है-मुझे निपटाया गया था, एक विपरीत दृष्टिकोण रखता है कि उन मामलों में जहां माल प्राप्तकर्ता माल की डिलीवरी लेने नहीं आता है, कानून की स्थिति निर्धारित की गई है। रोथर-II के परिणामस्वरूप ऐसी स्थिति पैदा होगी कि पोर्ट ट्रस्ट ऐसी राशि की वसूली के लिए बिना किसी कानूनी अधिकार के खर्च उठाएगा।

प्रेषक से, जिसके साथ कोई संविदात्मक दायित्व नहीं था; और 23.6 . 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।

24. द्वारा घोषणा के बाद दिए गए निर्णयों में उपरोक्त विसंगतियों पर ध्यान देते हुए

रोथर-I में संविधान पीठ का मानना है कि निम्नलिखित मुद्दों को एक बड़ी पीठ द्वारा हल करने की आवश्यकता हैः

24.1 . चाहे वह धारा के प्रावधान की व्याख्या में हो 2 (ओ) एम. पी. टी. अधिनियम, 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 शुल्कों का;

24.2 . क्या कोई प्रेषक या स्टीमर एजेंट पोर्ट ट्रस्ट को देय शुल्क का भुगतान करने की जिम्मेदारी से मुक्त है, इसकी सेवाओं के लिए

माल के संबंध में जो माल लेने वाले द्वारा मंजूरी नहीं दी जाती है, एक बार जब माल के बिल का समर्थन किया जाता है या वितरण आदेश जारी किया जाता है;

24.3 . क्या एक स्टीमर एजेंट को भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है भंडारण शुल्क/अवमूल्यन, आदि। उन वस्तुओं के संबंध में जिन्हें प्रेषक द्वारा मंजूरी नहीं दी गई है, जहां स्टीमर एजेंट ने डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया है; यदि हां, तो किस हद तक; अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, चीनी बंदरगाह ट्रस्ट v.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

24.5 . 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 पोर्ट ट्रस्ट को सौंपे गए प्रत्येक कंटेनर को नष्ट करने और वापस करने के लिए बाध्य करता है।

खाली पात्रों को शिपिंग एजेंट को भेजें।

25. वृहद पीठ संदर्भ से संबंधित किसी भी अतिरिक्त मुद्दे से निपट सकती है, जैसा कि वह आवश्यक समझती है।

3. डिवीजन बेंच का विवादित निर्णय दिनांक 27.09.2011

केरल उच्च न्यायालय ने एक सीमित प्रश्न का निर्णय लिया जिस पर तर्क दिया गया था अतः यह, अर्थात्:

" क्या कोच्चि बंदरगाह में उतारे गए कंटेनरों के संबंध में 'ग्राउंड रेंट' का भुगतान करने का दायित्व, जो मालवाहक/आयातकों द्वारा अस्वीकृत पड़े हैं और अपर्याप्त भंडारण स्थान के लिए बंदरगाह द्वारा नष्ट करने से इनकार कर दिया गया है, 75 दिनों से अधिक के लिए पोत/स्टीमर एजेंटों के मालिकों पर विचार किया जा सकता है। (मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट 1963 संक्षेप में 'एम. पी. टी. एक्ट') और टी. ए. एम. पी. (प्रमुख बंदरगाहों के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण) आदेश दिनांक 10.11.1999,19.07.2000, और 13.09.2005 की विषय-वस्तु है।

4. विवादित फैसला तब पारित किया गया जब एकल न्यायाधीश के दिनांकित 16.09.2002 फैसले के खिलाफ नौवहन एजेंटों, पोर्ट ट्रस्ट और गैर-हस्ताक्षरकर्ता द्वारा कई रिट अपीलों को प्राथमिकता दी गई थी। केरल उच्च न्यायालय। एक रिट याचिका, अर्थात् डब्ल्यू. पी. (ग) 004 की सं. 32191 का भी विवादित निर्णय द्वारा निपटारा कर दिया गया था, क्योंकि इसने एक

कानून का एक समान सवाल। इन अपीलों और रिट में शामिल तथ्य

विवादित उच्च न्यायालय के पैराग्राफ 4 और 5 में संक्षेप में उल्लेख किया गया था।

न्यायालय का निर्णय इस प्रकार हैः

" 4. 'एफ. सी. एल.' (पूर्ण कंटेनर भार) के रूप में आयातित सभी मामलों में शामिल वस्तुओं में मुख्य रूप से 'सिंथेटिक ऊनी चिथड़े' होते हैं।

डब्ल्यू. पी. में (ग) 2004 का सं. 32191, जहाँ वे वी. सी. डी. खिलाड़ी हैं। आयात की अवधि अगस्त 1998 से मार्च 1999 के बीच है। सभी कंटेनर अब नष्ट करने के बाद वापस आ गए हैं, जिसके अनुसार

मूल याचिकाओं और अंतरिम आदेशों में सामान्य निर्णय

अपीलों में पारित।

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

5. कोच्चि बंदरगाह में पहले आयात किए गए कुछ सामान, जिनका शीर्षक "ऊनी चिथड़े" था, वास्तव में सीमा शुल्क विभाग द्वारा निरीक्षण पर "बिल्कुल नए कपड़े" पाए गए थे, जिन पर भारी शुल्क, जुर्माना और इस तरह के अन्य शुल्क लगते थे। प्रेषकों और सीमा शुल्क के बीच विवाद अनिश्चित काल तक चला और उक्त परिस्थितियों में, प्रेषक बाद के लेन-देन के संबंध में भी माल का भुगतान करने के लिए नहीं आए, संभवतः संभावित परिणाम और बंदरगाह शुल्क सहित विभिन्न शीर्षों के तहत संतुष्ट किए जाने वाले भारी दायित्व को जानते हुए।

और देरी के कारण अन्य बकाया। इसलिए भी, पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल को नष्ट करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई और उन्होंने इसे बरकरार रखा। कंटेनर अपने स्वयं के कारणों से "।

5. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता जिन्होंने अपनी ओर से दलीलों का नेतृत्व किया

उच्च न्यायालय के समक्ष नौवहन एजेंटों ने एक महत्वपूर्ण कार्य किया

रियायत, अर्थात्, कि शिपिंग एजेंट भूमि किराए को संतुष्ट करने में अपने दायित्व के बारे में विवाद को दबाने का प्रस्ताव नहीं करते हैं, सिवाय इसके कि वे

प्रमुख बंदरगाहों के लिए संबंधित प्रशुल्क प्राधिकरण ("टी. ए. एम. पी".) के आदेशों में निर्धारित 75 दिनों की अवधि के बाद इस तरह के किसी भी दायित्व पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। जिस समय डिवीजन बेंच ने अपना फैसला सुनाया, उस समय फोर्ब्स कैम्पबेल एंड कंपनी लिमिटेड बनाम बोर्ड ऑफ ट्रस्टी, पोर्ट ऑफ बॉम्बे (2008) 4 एससीसी 87 ["फोर्ब्स-I"] में इस माननीय अदालत की एक डिवीजन बेंच ने निम्नलिखित तीन प्रश्नों को एक बड़ी बेंच को भेजा थाः

" 9. इस अपील में सार्वजनिक महत्व के कानून के प्रश्न हैं -

इस प्रकार हैः

1. क्या एक स्टीमर एजेंट को प्रमुख बंदरगाह की धारा 2 (ओ) के तहत माल के संबंध में "मालिक" की परिभाषा के भीतर अपने प्रधान पात्र में ले जाए गए माल के मालिक के रूप में माना जा सकता है।

न्यास अधिनियम, 1963?

3. यदि एक स्टीमर एजेंट को उत्तरदायी ठहराया जाता है, तो वह किस हद तक उत्तरदायी है और क्या यह प्रतिवादी को तुरंत कार्रवाई करने से मुक्त करता है। अधिनियम की धारा 61 या 62 के तहत?

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

6. चूंकि इस संदर्भ का जवाब उस समय बड़ी पीठ द्वारा नहीं दिया गया था जब विवादित कार्यवाही चल रही थी, उच्च न्यायालय के समक्ष शिपिंग एजेंटों का प्रतिनिधित्व करने वाले विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने स्पष्ट किया कि उच्च न्यायालय केवल इस प्रश्न पर निर्णय ले सकता है कि शिपिंग एजेंटों की देयता की सीमा क्या है। अर्थात। क्या देयता संबंधित टी. ए. एम. पी. आदेशों में उल्लिखित 75 दिनों से आगे बढ़ सकती है।

7. उसके समक्ष उठाए गए प्रश्न का उत्तर देते हुए, विवादित निर्णय में इस तथ्य का उल्लेख किया गया कि शिपिंग एजेंटों ने बार-बार अनुरोध किया था

पोर्ट ट्रस्ट ने बंदरगाह पर पड़े कंटेनरों को नष्ट करने के लिए, लेकिन पोर्ट ट्रस्ट ने कहा कि वे जगह की अपर्याप्तता के लिए ऐसा नहीं कर सकते। इसलिए विवादित फैसले में कहा गया कि चूक के कारण एक ओर माल उठाने वाले की ओर से माल नहीं उठाने में और दूसरी ओर पोर्ट ट्रस्ट की ओर से कंटेनरों को नष्ट नहीं करने में, शिपिंग एजेंटों को बीच में ही पकड़ लिया गया और उन्हें "अपनी नाक से भुगतान करने" के लिए मजबूर किया जा रहा था। इस मामले में, विवादित निर्णय ने एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 का अर्थ लगाया, जिसके द्वारा कोई भी माल गुजरने के समय से दो महीने की समाप्ति के बाद बोर्ड "कर सकता है"।

उसकी अभिरक्षा में, कुछ परिस्थितियों में ऐसी वस्तुओं को बेचें। द.

विवादित निर्णय में यह अभिनिर्धारित किया गया कि उक्त प्रावधानों में "हो सकता है" अभिव्यक्ति को "होगा" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए, क्योंकि पोर्ट ट्रस्ट पर एक कर्तव्य डाला गया है कि वह माल से जल्द से जल्द छुटकारा पाए, ऐसी स्थिति में जहां माल प्राप्तकर्ता ऐसी वस्तुओं को नहीं उठाता है। अंततः, विवादित निर्णय ने निष्कर्ष निकालाः

" 44. उपरोक्त तथ्यों और परिस्थितियों में, इस न्यायालय ने पाया कि पोर्ट ट्रस्ट की ओर से यह तर्क देने में कोई तर्क नहीं है कि वे अनिश्चित काल के लिए कंटेनरों के संबंध में 'ग्राउंड रेंट' शुल्क एकत्र करने के हकदार हैं। उनके द्वारा बिना अनुसरण किया गया पाठ्यक्रम विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, माल प्राप्तकर्ता/आयातक द्वारा इसे मंजूरी देने में विफल रहने पर माल को नष्ट करने के लिए और सार्वजनिक नीलामी में इसे बेचने के लिए ऐसे माल के खिलाफ कार्यवाही करके, धन का एहसास करते हुए, धारा 63 के तहत निर्दिष्ट तरीके से विभाजित किया जा सकता है। इस न्यायालय का मानना है कि प्रतिवादी पोर्ट ट्रस्ट ऊपर चर्चा किए गए प्रासंगिक टीएएमपी आदेशों के अनुसार प्रमुख बंदरगाहों के लिए टैरिफ प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट 75 दिनों की अधिकतम अवधि के लिए ही 'ग्राउंड रेंट' की मांग कर सकता है।

8. अपीलकर्ता पोर्ट ट्रस्ट की ओर से पेश वरिष्ठ अधिवक्ता श्री रितिन राय ने सीमा शुल्क (2020) 11 एस. सी. आर. के विभिन्न प्रावधानों का उल्लेख किया।

अधिनियम, 1962 और एम. पी. टी. अधिनियम ने तर्क दिया कि एक बार जब पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल की जिम्मेदारी ले ली जाती है, तो पोर्ट ट्रस्ट जहाज के मालिक द्वारा उसे वितरित किए गए माल का आधा हिस्सा बन जाता है, जो बदले में उस अवधि के दौरान माल के नुकसान या क्षति के लिए अपने दायित्व से मुक्त हो जाता है जब माल पोर्ट ट्रस्ट की हिरासत में होता है। इस प्रकार, पोर्ट ट्रस्ट शिपिंग एजेंटों से, सीमा-निर्धारण और अन्य देय राशि की वसूली करने का हकदार है। अवधि जब तक कि प्रेषण अभिकर्ता द्वारा प्रेषक को वितरण आदेश जारी नहीं किया जाता है, और इस उद्देश्य के लिए वह इस तरह के अवमूल्यन की प्राप्ति के लिए माल पर ग्रहणाधिकार का प्रयोग करने का हकदार है। उन्होंने कहा कि जहां एक डिलीवरी ऑर्डर को रोक दिया जाता है या वापस ले लिया जाता है, तो माल प्राप्त करने वाले को प्राप्त करने से अक्षम कर दिया जाता है।

माल की डिलीवरी, स्थिति ऐसी बनी रहती है जैसे कोई डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया गया था। ऐसे मामले में, पोर्ट ट्रस्ट के डिमरेज और अन्य बकाया के भुगतान का दायित्व शिपिंग एजेंट के पास बना रहेगा। विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता के अनुसार, इस न्यायालय के निर्णयों के विभिन्न हिस्सों को विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा प्रचार किए गए निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए मिलाया जा सकता है। उन्होंने तर्क दिया कि यह प्रस्तुत करना कि पोत से माल के उतरने और निर्वहन पर, पोर्ट ट्रस्ट शिपर्स/कन्साइनरों का एक उप-भुगतान बन जाता है, और यह कि पोर्ट ट्रस्ट इसलिए केवल कंसाइनरों से अपने बकाया की वसूली कर सकता है, या जो भारतीय बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 की धारा 1 के अनुसार लेडिंग बिल के समर्थन पर कन्साइनर के जूते में कदम रखता है, पूरी तरह से गलत है। उन्होंने "द के. एच. एंटरप्राइज" [1994] 1 लॉयड्स लॉ रिपोर्ट्स 593 में प्रिवी काउंसिल के निर्णय पर चर्चा की और उक्त निर्णय को वर्तमान मामले से अलग करते हुए कहा कि यह निर्णय बेली के अनुरोध पर उसके द्वारा की गई सेवाओं के लिए उप बेली के प्रति बेली के दायित्वों से कहीं भी संबंधित नहीं है। उन्होंने तर्क दिया कि किसी भी मामले में, के. एच. एंटरप्राइज (उपरोक्त) में उप-बेली अपने बीच के समझौते के अनुसार बेली से अपनी सेवाओं के लिए भुगतान करने का हकदार था, न कि बेलर/शिपर से। समान रूप से, इसलिए, पोर्ट ट्रस्ट (उप-बेली) शिपिंग एजेंट (बेली) से अपनी सेवाओं के लिए भुगतान करने का हकदार होगा। उन्हें बहस करने में तकलीफ हो रही थी

कि जब पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपना बकाया वसूलने की बात आती है तो माल को स्वामित्व देना कोई मायने नहीं रखता है, क्योंकि पोर्ट ट्रस्ट के पास इसका कोई साधन नहीं है। यह सुनिश्चित करना कि ऐसा शीर्षक कब पारित हो गया है। किसी भी मामले में, श्री राय ने तर्क दिया कि एम. पी. टी. अधिनियम के सही अध्ययन से यह निष्कर्ष निकलता है कि शीर्षक का पारित होना किसी भी मामले में पूरी तरह से अप्रासंगिक है। उन्होंने इस तथ्य पर जोर दिया कि

शिपिंग एजेंटों से संबंधित कंटेनरों को नष्ट करने पर उन्हें वापस करने की आवश्यकता होती है, जिसके परिणामस्वरूप वे भूमि किराए के लिए उत्तरदायी होते हैं। उन्होंने रसिकलाल (ऊपर) में उस निर्णय का पुरजोर समर्थन किया जिसने अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v को स्थापित किया।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

यह प्रस्ताव कानून के मामले के रूप में नीचे आता है। उन्होंने केरल उच्च न्यायालय के विवादित फैसले की भी कड़ी निंदा करते हुए कहा कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 के तहत पोर्ट ट्रस्ट को दिए गए विवेकाधिकार को एक अनिवार्य दायित्व में परिवर्तित नहीं किया जा सकता है, और "हो सकता है" को "हो सकता है" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए, न कि "होगा"।

9. शिपिंग/स्टीमर एजेंट, प्रत्यर्थी संख्या 1 की ओर से पेश हुए विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री प्रशांत एस. प्रताप ने यह इंगित करने के लिए दुख व्यक्त किया कि शिपिंग एजेंट द्वारा लदान के बिल और शिपिंग एजेंट द्वारा दिए जा रहे डिलीवरी ऑर्डर पर समर्थन माल को स्वामित्व नहीं देता है। भारतीय लेडिंग बिल अधिनियम, 1856 की धारा 1 के साथ पढ़ने पर, किसी अधिसूचित पक्ष या माल प्राप्तकर्ता के पक्ष में प्रेषक द्वारा लेडिंग बिल पर समर्थन वह समर्थन है जो माल को स्वामित्व देता है, और इसे लेडिंग बिल पर अपने मुवक्किल के समर्थन के साथ भ्रमित नहीं किया जाना चाहिए। उन्होंने के. एच. एंटरप्राइज (उपरोक्त) में प्रिवी काउंसिल के फैसले पर बहुत अधिक भरोसा किया, जिसमें कहा गया था कि यह निर्णय वर्तमान मामले के सभी पहलुओं पर लागू होता है, और इसलिए पोर्ट ट्रस्ट के उप-आधार के रूप में बेली के जूतों में सामान कदम रखता है, अर्थात। जहाज-मालिक/जहाज-मालिक का एजेंट, और इसलिए उसे बेलर यानी प्रेषक/प्रेषक पर मुकदमा करना चाहिए, न कि मूल बेली पर। ऐसा इसलिए भी था क्योंकि प्रेषक द्वारा माल को प्रेषक के लिए प्रेषण के बंदरगाह पर पोर्ट ट्रस्ट को सौंपने के लिए निहित सहमति दी गई है, पोर्ट ट्रस्ट को पूरी तरह से पता है कि माल वाहक की संपत्ति नहीं है, अर्थात् पोत, जो बेली है। उन्होंने तर्क दिया कि एम. पी. टी. अधिनियम के प्रावधानों को एक साथ पढ़ने और भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 158 को पढ़ने पर, बेलर को जमानत के उद्देश्यों के लिए उसके द्वारा किए गए "आवश्यक खर्चों" का भुगतान करना चाहिए। इसलिए, यह पोर्ट ट्रस्ट को बेलर से भंडारण शुल्क वसूल करने में सक्षम बनाएगा, जो हमेशा माल का मालिक होता है, चाहे वह प्रेषक हो या प्रेषक, लेकिन कभी भी जहाज के मालिक से नहीं, जो कभी भी बेलर नहीं होता है। श्री प्रताप ने तर्क दिया कि एम. पी. टी. अधिनियम स्वयं एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 62 के तहत स्टीमर एजेंट, जो पोत का एजेंट है, और अन्य एजेंटों, अर्थात् प्रेषक/प्रेषक के बीच स्पष्ट अंतर करता है। इसके अलावा, धारा 63 के तहत माल की बिक्री पर, अतिरिक्त राशि केवल मालिक को वापस की जानी चाहिए। इस तरह की अतिरिक्त राशि का भुगतान कभी भी जहाज के मालिक या स्टीमर के एजेंट को नहीं किया जा सकता है। उन्होंने आगे तर्क दिया कि माल के संबंध में "मालिक" और पोत के संबंध में "मालिक" के बीच एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 2 (ओ) में स्पष्ट अंतर किया गया है और स्टीमर एजेंट-जो पोत का एजेंट है-को कभी भी माल का "मालिक" नहीं कहा जा सकता है। उन्होंने श्रीयनेश [2020] 11 एस. सी. आर. के फैसले पर दृढ़ता से भरोसा किया।

निटर्स (ऊपर), यह कहते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट भारतीय अधिनियम की धारा 1 के विचार पर, माल प्राप्तकर्ता की ओर से एक बेली है जो बेलर है।

बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 और प्रस्तुत किया कि फोर्ब्स-II (ऊपर) पूरी तरह से गलत है और खारिज किए जाने के योग्य है। उन्होंने रोथर-I (ऊपर) में निर्णय को बहुत विस्तार से निपटाया, और इसे वर्तमान मामले से अलग करते हुए कहा कि निर्णय माल के उतरने के बाद और पोर्ट ट्रस्ट के हिरासत में लेने के बाद डिमरेज या भंडारण शुल्क से संबंधित नहीं है।

माल और रसीद जारी करता है, और इस प्रकार वर्तमान मामले के तथ्यों पर लागू नहीं होता है। इसके अलावा, उनके अनुसार, रसिकलाल (ऊपर), जहां तक यह फोर्ब्स-II (ऊपर) से सहमत है, गलत है। जहाँ तक रसिकलाल (उपरोक्त) की इस कानूनी स्थिति का उल्लेख है कि पोर्ट ट्रस्ट मालवाहक (बेलर) द्वारा जहाज के मालिक (बेली) को जमानत पर दिए गए माल का एक उप-बेली है, यह बिल्कुल सही है और इसका पालन किया जाना चाहिए। जहाँ तक रोथर-II (उपर्युक्त) का संबंध है, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने कहा कि

रोथर-II (ऊपर), जो प्रेषक द्वारा समर्थन के साथ स्टीमर एजेंट द्वारा समर्थन को मिलाता है, को अच्छा कानून नहीं कहा जा सकता है। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि माल प्राप्तकर्ता को वितरण आदेश जारी करना अप्रासंगिक है, और भंडारण शुल्क का भुगतान करने के दायित्व पर इसका कोई असर नहीं पड़ता है। उन्होंने

आगे तर्क दिया कि इस हद तक कि निर्णय में कहा गया है कि पोत और उसके एजेंट को आरोपों के साथ नहीं जोड़ा जा सकता है, निर्णय बिल्कुल सही है और इसका पालन किया जाना चाहिए। जहां तक कंटेनरों द्वारा ले जाए जाने वाले सामान का संबंध है, श्री प्रताप का तर्क है कि पोर्ट ट्रस्ट स्वयं कहता है कि पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दावा किया गया शुल्क माल के संबंध में है, न कि उस कंटेनर के संबंध में जिसमें सामान भरा हुआ है। इस प्रकार, कंटेनर को "माल" नहीं कहा जा सकता है जैसा कि परिभाषित किया गया है जिसमें भंडारण शुल्क लगेगा। उन्होंने उच्च न्यायालय के समक्ष पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दायर जवाबी हलफनामे पर भी भरोसा किया, जिसमें पोर्ट ट्रस्ट ने स्वीकार किया कि यदि माल को थोक कार्गो के रूप में आयात किया जाता है, तो सीमांकन को पूरा करने का दायित्व स्टीमर एजेंट पर नहीं बल्कि प्रेषक पर होगा। इस तथ्य से कोई फर्क नहीं पड़ता कि उन्हें एक पात्र में ले जाया जाता है। उन्होंने तर्क दिया कि चूंकि अब इस न्यायालय के समक्ष सभी प्रश्न खुले थे, इसलिए वह उच्च न्यायालय में पूर्ववर्ती वकील (स्वयं सहित) द्वारा विवश नहीं थे, यह कहते हुए कि चूंकि एक संदर्भ तब इस न्यायालय की एक बड़ी पीठ के लिए लंबित था, उन्होंने इस बड़े सवाल पर बहस नहीं की कि क्या स्टीमर एजेंट बिल्कुल भी उत्तरदायी है। कानून में किसी भी मामले में कोई रोक नहीं है, और सही स्थिति इस न्यायालय द्वारा निर्धारित की जानी है।

10. प्रतिवादी संख्या 6 (द कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन) की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री राहुल नरीचनिया ने कहा,

जो इन कार्यवाहियों में एक मध्यस्थ हैं, उन्होंने तर्क दिया कि अध्यक्ष की परिभाषा, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v।

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

" एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 2 (ओ) में स्वामी "पोत" के मालिक और "माल" के मालिक के बीच अंतर करता है, और यह कि एक स्टीमर एजेंट धारा 2 (ओ) के पहले भाग के भीतर नहीं आता है यदि नोसिटुर ए सोसाइटिस का सिद्धांत लागू किया जाता है। उन्होंने तर्क दिया कि एक स्टीमर एजेंट एक प्रकटित प्रिंसिपल, यानी जहाज के मालिक का एजेंट होता है, और इसलिए उसे डिमरेज शुल्क के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है। यह केवल माल की लोडिंग और अनलोडिंग के लिए एक एजेंट है, यानी प्रेषक या प्रेषक का एक एजेंट जिसे ऐसा उत्तरदायी बनाया जा सकता है। उन्होंने तर्क दिया कि एक स्टीमर एजेंट को एक स्टीवडरिंग एजेंट से अलग किया जाना चाहिए, और कार्गो को लोड करने और उतारने में शामिल नहीं होना चाहिए। उन्होंने एम. पी. टी. अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों का उल्लेख किया और तर्क दिया कि इसमें धारा 48 (1) (डी) एक स्टीमर एजेंट पर किसी भी दायित्व पर विचार नहीं करती है। इस धारा की तुलना धारा 49 (1) (सी) से की जानी चाहिए, जो स्पष्ट रूप से एक स्टीमर एजेंट पर दायित्व पर विचार करता है, लेकिन केवल पोर्ट ट्रस्ट से स्टीमर एजेंट द्वारा पट्टे पर ली गई भूमि के संबंध में। उन्होंने यह तर्क देने के लिए एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 से 63 पर बहुत अधिक भरोसा किया कि जब सार्वजनिक नीलामी द्वारा माल बेचा जाता है, तो एक स्टीमर एजेंट को केवल इसलिए अधिसूचित किया जाना चाहिए क्योंकि पोत के मालिक को ऐसे सामान पर ग्रहणाधिकार हो सकता है, जिसे एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 60 के तहत उसके पक्ष में लागू किया जा सकता है। इसके अलावा, उन्होंने तर्क दिया कि यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि बिक्री आय से कोई अधिशेष है, तो इस तरह के अधिशेष का भुगतान केवल माल के आयातक, मालिक या प्रेषक या उनके एजेंट को किया जाएगा, जिन व्यक्तियों की सूची से जहाज का मालिक और उसका एजेंट स्पष्ट रूप से अनुपस्थित हैं, यह स्पष्ट करते हुए कि यह केवल माल का मालिक है, या माल का हकदार व्यक्ति है, कि पोर्ट ट्रस्ट को बाद में किए गए अवमूल्यन शुल्क का पीछा करना चाहिए।

उतरना। इसके बाद उन्होंने तर्क दिया कि भारतीय बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 की धारा 1 के तहत स्वामित्व का पारित होना यह स्पष्ट करता है कि या तो प्रेषक (स्वामित्व पास से पहले) या प्रेषक (स्वामित्व पास के बाद) को ही ऐसे शुल्कों के भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि एक गोदाम में संग्रहीत किए गए आयातित सामानों को साफ करने का दायित्व आयातक का है, और इसके लिए उन्होंने सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 49 पर बहुत अधिक भरोसा किया। उन्होंने तर्क दिया कि इससे यह भी स्पष्ट हो जाएगा कि स्टीमर एजेंट इसलिए तस्वीर में नहीं आता है। उन्होंने आगे तर्क दिया कि स्टीमर एजेंट का पोर्ट ट्रस्ट के साथ कोई बेलर-बेली संबंध नहीं है, और श्रीयनेश निटर्स (ऊपर) और फोर्ब्स-II (ऊपर) के ओवररूल पर भरोसा करने में श्री प्रताप के साथ शामिल हुए। जिस हद तक रसिकलाल (ऊपर) ने स्टीमर एजेंटों के खिलाफ टिप्पणियां की हैं, यह कानून में गलत है और इस हद तक इसे खारिज कर दिया जाना चाहिए।

11. श्री कविन गुलाटी, हैपाग-लॉयड इंडिया प्राइवेट की ओर से पेश वरिष्ठ अधिवक्ता हैं। लिमिटेड, एक शिपिंग एजेंट और एक मध्यस्थ [2020] 11 एस. सी. आर.

से कार्यवाहियों ने पूर्ववर्ती द्वारा की गई प्रस्तुतियों को दोहराया, और आगे उस्टम्स अधिनियम की धारा 29,30,33,45,48 और 150 पर जोर दिया। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि एक बार माल उतार दिए जाने के बाद, मालिक के एजेंट को कभी भी डिमरेज शुल्क के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है, जो माल के मालिक या लाभकारी मालिक के खाते में होना चाहिए।

बोड्स।

12. सभी पक्षों की ओर से विद्वान वरिष्ठ वकील को सुनने के बाद,

सबसे पहले एम. पी. टी. अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों को निर्धारित करना।

" खंड 2. परिभाषाएँ। - इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा न हो

आवश्यकता है,

(च) "डॉक" में सभी बेसिन, ताले, कट, प्रवेश द्वार, ग्रेविंग डॉक, ग्रेविंग ब्लॉक, झुके हुए विमान, स्लिपवे, ग्रिडिरॉन, लंगर शामिल हैं।

पारगमन-शेड, गोदाम, ट्रामवे, रेलवे और अन्य कार्य और किसी भी गोदी से संबंधित चीजें, और समुद्र का वह हिस्सा जो बंदरगाह के हथियारों या जहाजों से घिरा हुआ या संरक्षित है।

XXX XXXXX

(ज) "माल" में पशुधन और हर प्रकार की चल संपत्ति शामिल है।

XXX XXXXX

(0) " मालिक ", (i) माल के संबंध में, इसमें कोई भी प्रेषक, प्रेषक, प्रेषक शामिल हैं।

या ऐसे माल की बिक्री, अभिरक्षा, लोडिंग या अनलोडिंग के लिए एजेंट;

और

((ii) किसी भी बंदरगाह का उपयोग करने वाले किसी भी जहाज या किसी भी विमान के संबंध में, इसमें कोई भी अंश-मालिक, चार्टरकर्ता, माल प्राप्तकर्ता या बंधक शामिल है।

उसका अधिकार;

(v) "दर" में इस अधिनियम के तहत देय कोई भी टोल, किराया, दर, शुल्क या शुल्क शामिल है;

XXX XXXXX अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

(जेड) "पोत" में परिवहन के लिए बनाई गई कोई भी चीज शामिल है, मुख्य रूप से पानी, मनुष्यों या वस्तुओं और एक कैसॉन के माध्यम से।

" 42. बोर्ड या अन्य व्यक्ति द्वारा सेवाओं का प्रदर्शन। (1) बोर्ड के पास निम्नलिखित कार्य करने की शक्ति होगीः

(क) बंदरगाह में जहाजों और संबंधित घाटों, घाटों, घाटों या बंदरगाहों के बीच यात्रियों और माल को उतारना, भेजना या स्थानांतरित करना।

बोर्ड को या उसके कब्जे में;

(बी) बोर्ड के परिसर के भीतर लाए गए सामान को प्राप्त करना, हटाना, स्थानांतरित करना, परिवहन करना, भंडारण करना या वितरित करना; (ग) रेल या अन्य माध्यमों से यात्रियों को बंदरगाह या बंदरगाह पहुँच की सीमा के भीतर ले जाना, ऐसे प्रतिबंधों और शर्तों के अधीन जो केंद्र सरकार लागू करना उचित समझे;

(घ) प्राप्त करना और वितरित करना, परिवहन करना और आरक्षण करना और बंदरगाह में जहाजों से उत्पन्न होने वाली वस्तुओं को भेजना और इच्छित

भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 (1890 का 9) के तहत रेलवे प्रशासन के रूप में पड़ोसी रेलवे द्वारा परिवहन के लिए या इसके विपरीत; (ई) जहाजों के संबंध में जहाजों या किसी अन्य सेवा का संचालन, ढोना, लंगर डालना, रिमूरिंग, हुक करना या मापना; और

(च) केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति के अधीन, बंदरगाहों के लिए बुनियादी सुविधाओं का विकास और प्रदान करना।

(2) एक बोर्ड, यदि मालिक द्वारा ऐसा अनुरोध किया जाता है, तो सेवा या सेवाओं को करने के उद्देश्य से माल का प्रभार ले सकता है और

बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किए गए प्रपत्र में रसीद देगा।

(3) इस धारा में कुछ भी निहित होने के बावजूद, बोर्ड, केंद्र सरकार की पूर्व मंजूरी के साथ, किसी भी व्यक्ति को इसमें उल्लिखित किसी भी सेवा को करने के लिए अधिकृत कर सकता है। उप-धारा (1) ऐसे नियमों और शर्तों पर जिन पर सहमति हो

पर।

(3क) उप-धारा (3) के प्रावधानों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, एक बोर्ड, केंद्र सरकार के पूर्व अनुमोदन के साथ, किसी भी निगम निकाय या किसी अन्य व्यक्ति के साथ किसी भी सेवा का प्रदर्शन करने के लिए कोई समझौता या अन्य व्यवस्था (चाहे साझेदारी, संयुक्त उद्यम या किसी अन्य तरीके से) कर सकता है और [2020] 11 एस. सी. आर.

(5) ऐसा कोई भी व्यक्ति, यदि मालिक द्वारा ऐसा आवश्यक हो, तो माल के संबंध में उक्त सेवाओं में से कोई भी कार्य करेगा और उस उद्देश्य के लिए माल का प्रभार संभालें और बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किए गए प्रपत्र में रसीद दें।

(6) भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 (1872 का 9) की धारा 151,152 और 161 के तहत इस अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन रहते हुए, माल के नुकसान, विनाश या क्षरण के लिए ऐसे किसी भी व्यक्ति की जिम्मेदारी बेली की होगी।

(7) इस धारा के तहत किसी भी माल का प्रभार लेने और उसके 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, संलग्न नहीं किया जाएगा। 43. माल के नुकसान आदि के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी। (1) इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन, किसी भी बोर्ड की उन वस्तुओं के नुकसान, विनाश या क्षरण के लिए जिम्मेदारी होगी, जिनमें से उसने कार्यभार संभाला है -

(i) रेलवे द्वारा परिवहन के लिए प्राप्त माल के मामले में, भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 (1890 का 9) के प्रावधानों द्वारा शासित होगा; और

((ii) अन्य मामलों में, भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 (1872 का 9) की धारा 151,152 और 161 के तहत उस अधिनियम की धारा 152 में "किसी विशेष अनुबंध के अभाव में" शब्दों को हटाकरः बशर्ते कि इस धारा के तहत कोई भी जिम्मेदारी बोर्ड से जुड़ी नहीं होगी

(क) जब तक बोर्ड द्वारा धारा 42 की उप-धारा (2) में उल्लिखित रसीद नहीं दी जाती है; और अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v.

मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

(ख) ऐसी अवधि की समाप्ति के बाद जो इसके द्वारा निर्धारित की जाए -

बोर्ड द्वारा ऐसी वस्तुओं का प्रभार लेने की तारीख से विनियम।

(2) बोर्ड किसी भी तरह से नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

जिन वस्तुओं का उसने प्रभार लिया है, उनका विनाश या क्षरण या क्षति, जब तक कि ऐसी हानि या क्षति की सूचना ऐसी अवधि के भीतर नहीं दी गई है जो इस संबंध में बनाए गए विनियमों द्वारा ऐसी वस्तुओं का प्रभार लेने की तारीख से निर्धारित की जा सकती है। धारा 42 की उप-धारा (2) के तहत बोर्ड।

" 48. बोर्ड या अन्य व्यक्ति द्वारा की जाने वाली सेवाओं के लिए दरों का पैमाना। (1) प्राधिकरण समय-समय पर, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, दरों का एक पैमाना और शर्तों का एक विवरण तैयार करेगा, जिसके तहत बोर्ड या धारा 42 के तहत अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा निर्दिष्ट सेवाओं में से किसी का प्रदर्शन किया जाएगा।

(क) पोतों के बीच यात्रियों या माल का परिवहन

बंदरगाह या बंदरगाह दृष्टिकोण;

(बी) किसी भी घाट, घाट, जेटी, घाट, डॉक, बर्थ, लंगर, मंच या निर्माण, भूमि या कब्जे या कब्जे में इमारत से यात्रियों या सामान को उतारना और भेजना।

(घ) ऐसे किसी भी स्थान पर माल का घाट, भंडारण या सीमांकन; (ङ) जहाजों, यात्रियों या वस्तुओं के संबंध में कोई अन्य सेवा।

" 59. दरों के लिए बोर्ड का ग्रहणाधिकार। - (1) किसी भी माल के संबंध में इस अधिनियम के तहत देय सभी दरों की राशि के लिए, और किसी भी भवन, प्लिंथ, स्टैकिंग क्षेत्रों या अन्य परिसरों के लिए बोर्ड को देय किराए के लिए, जिसमें कोई माल रखा गया हो, बोर्ड के पास ऐसे सामानों पर एक ग्रहणाधिकार होगा, और जब तक ऐसी दरों और किराए का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता है, तब तक इसे जब्त और रोक सकता है।

(2) इस तरह के ग्रहणाधिकार को अन्य सभी ग्रहणाधिकारों और दावों पर प्राथमिकता होगी, सिवाय सामान्य औसत के और माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए उक्त माल पर जहाज के मालिक के ग्रहणाधिकार के लिए जहां ऐसा ग्रहणाधिकार मौजूद है।

और धारा 60 की उप-धारा (1) में उपबंधित तरीके से संरक्षित किया गया है, और सीमा शुल्क से संबंधित किसी भी कानून के तहत केंद्र सरकार को देय धन के लिए, जुर्माना या जुर्माने के अलावा। 60. माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए जहाज-मालिक का ग्रहणाधिकार। (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 रूप में सूचना देता है कि ऐसा माल माल ढुलाई या अन्य के लिए ग्रहणाधिकार के अधीन रहेगा।

जहाज के मालिक को देय शुल्क, ऐसी सूचना में उल्लिखित राशि के लिए, ऐसी वस्तुएं ऐसी राशि के लिए ऐसे ग्रहणाधिकार के लिए उत्तरदायी रहती हैं।

जिसे या जिसकी ओर से ऐसी सूचना दी गई है, बोर्ड ऐसे ग्रहणाधिकार को ध्यान में रखे बिना ऐसे सामान को हटाने की अनुमति दे सकता है, बशर्ते कि बोर्ड ने ऐसे दस्तावेज़ की प्रामाणिकता के संबंध में उचित सावधानी बरती हो। 61. दो महीने के बाद माल की बिक्री यदि दरों या किराए का भुगतान नहीं किया जाता है या माल ढुलाई के लिए ग्रहणाधिकार का भुगतान नहीं किया जाता है। - (1) एक बोर्ड कर सकता है,

उस समय से दो महीने की समाप्ति के बाद जब कोई माल उसकी अभिरक्षा में चला गया हो, या जानवरों और खराब होने वाले या खतरनाक सामान के मामले में ऐसी कम अवधि की समाप्ति के बाद जो जानवरों या सामान के उतरने के बीस-चार घंटे से कम न हो, जिसे बोर्ड उचित समझे, सार्वजनिक नीलामी द्वारा या ऐसे मामलों में बेचें जिन्हें बोर्ड ऐसा करना आवश्यक समझता है -

लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए, निविदा, निजी अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v द्वारा बिक्री करें।

मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

बोर्ड की राय में समझौता या किसी अन्य तरीके से ऐसी वस्तुएं या उनका इतना हिस्सा आवश्यक हो सकता है।

(क) यदि ऐसी वस्तुओं के संबंध में बोर्ड को देय किसी भी दर का भुगतान नहीं किया गया है, या ((ख) यदि बोर्ड को किसी ऐसे स्थान के संबंध में देय किसी किराए का भुगतान नहीं किया गया है जिसमें ऐसी वस्तुओं को संग्रहीत किया गया है, या

(ग) यदि माल ढुलाई या अन्य प्रभार के लिए किसी जहाज के मालिक का कोई ग्रहणाधिकार, जिसका नोटिस दिया गया है, समाप्त नहीं किया गया है और यदि माल ढुलाई या अन्य शुल्कों के लिए ऐसे ग्रहणाधिकार का दावा करने वाले व्यक्ति ने किया है।

ऐसी बिक्री के लिए बोर्ड को एक आवेदन।

(2) ऐसी बिक्री करने से पहले, बोर्ड पत्तन राजपत्र में, या जहां पत्तन राजपत्र नहीं है, आधिकारिक राजपत्र में और कम से कम एक प्रमुख स्थानीय दैनिक समाचार पत्र में भी इसका प्रकाशन करके दस दिनों की सूचना देगाः

बशर्ते कि पशुओं और खराब होने वाले या खतरनाक सामानों के मामले में, बोर्ड इतनी छोटी सूचना दे सकता है और इस तरह से, बोर्ड की राय में, मामले की तात्कालिकता को स्वीकार करता है।

(3) यदि माल के मालिक का पता माल के घोषणापत्र पर या बोर्ड के हाथों में आए किसी भी दस्तावेज में बताया गया है, या अन्यथा ज्ञात नोटिस भी उसे ऐसे पते पर दिए गए पत्र द्वारा दिया जाएगा, या डाक द्वारा भेजा जाएगा, लेकिन ऐसे सामान के एक प्रामाणिक खरीदार का शीर्षक ऐसी सूचना भेजने में चूक के कारण अमान्य नहीं होगा, और न ही ऐसा कोई खरीदार यह पूछताछ करने के लिए बाध्य होगा कि क्या ऐसी सूचना भेजी गई है।

(4) इस धारा में कुछ भी निहित होने के बावजूद, हथियार और गोला-बारूद और नियंत्रित सामान ऐसे समय और उस तरीके से बेचे जा सकते हैं जैसा कि केंद्र सरकार निर्देश दे।

स्पष्टीकरण। इस धारा और धारा 62 में

(क) "हथियार और गोला-बारूद" के क्रमशः अर्थ हैं। उन्हें शस्त्र अधिनियम, 1959 (1959 का 54) में सौंपा गया है;

((ख) "नियंत्रित वस्तु" से ऐसी वस्तु अभिप्रेत है जिसकी कीमत या निपटान को तत्काल लागू किसी कानून के तहत विनियमित किया जाता है।

62. बोर्ड के परिसर से समय सीमा के भीतर न हटाए गए माल का निपटान। - (1) [2020] 11 एस. सी. आर. में कुछ भी निहित होने के बावजूद।

यह अधिनियम, जहां बोर्ड की अभिरक्षा में रखी गई किसी भी वस्तु को उसके उतरने पर मालिक या उसके हकदार अन्य व्यक्ति द्वारा बोर्ड के परिसर से एक के भीतर नहीं हटाया जाता है।

जिस तारीख को इस तरह के माल को उनके खाते में रखा गया था, उस महीने से

अभिरक्षा, बोर्ड, यदि ऐसे मालिक या व्यक्ति का पता ज्ञात है, तो ऐसे पते पर दिए गए पत्र या डाक द्वारा भेजे गए पत्र द्वारा उसे नोटिस दिया जा सकता है, या यदि नोटिस ऐसा नहीं हो सकता है। उसे दिया गया या उसका पता ज्ञात नहीं है, पोर्ट राजपत्र में या जहां कोई पोर्ट राजपत्र नहीं है, आधिकारिक राजपत्र में और कम से कम एक प्रमुख स्थानीय दैनिक समाचार पत्र में भी एक नोटिस प्रकाशित करें, जिसमें उसे सामान को तुरंत हटाने की आवश्यकता हो।

और यह कहते हुए कि अनुपालन की चूक में माल सार्वजनिक नीलामी या निविदा, निजी समझौते द्वारा बेचे जाने के लिए उत्तरदायी हैं या किसी अन्य तरीके से:

बशर्ते कि जहां इस अधिनियम के तहत ऐसी किसी भी वस्तु के संबंध में देय सभी दरों और शुल्कों का भुगतान किया गया है, वहां

हटाने की प्रक्रिया इस उप-धारा के तहत तब तक जारी या प्रकाशित की जाएगी जब तक कि माल को बोर्ड की अभिरक्षा में रखने की तारीख से दो महीने की अवधि समाप्त नहीं हो गई हो। (2) उप-धारा (1) में निर्दिष्ट सूचना उस पोत के एजेंटों को भी दी जा सकती है जिसके द्वारा ऐसा माल उतारा गया था।

(3) यदि ऐसा स्वामी या व्यक्ति उसे दिए गए या उप-धारा (1) के तहत प्रकाशित नोटिस में मांग का पालन नहीं करता है, तो बोर्ड दो महीने की समाप्ति के बाद किसी भी समय कर सकता है।

जिस तारीख को ऐसी वस्तुओं को उसकी अभिरक्षा में रखा गया था, उस तारीख से सार्वजनिक नीलामी द्वारा या ऐसे मामलों में जो बोर्ड ऐसा करना आवश्यक समझता है, लिखित रूप में दर्ज किए जाने के कारण के लिए निविदा, निजी समझौते या नोटिस देने के बाद किसी अन्य तरीके से बिक्री करें।

धारा 61 की उप-धारा (2) और (3) में विनिर्दिष्ट रीति से विक्रय।

(4) उप-धारा (1) या उप-धारा (3) में किसी बात के होते हुए भी (क) बोर्ड, पशुओं और खराब होने वाले या खतरनाक सामानों के मामले में, ऐसे सामान को हटाने की सूचना दे सकता है, हालांकि उप-धारा (1) में निर्दिष्ट एक महीने या, यथास्थिति, दो महीने की अवधि समाप्त नहीं हुई है या बिक्री की ऐसी छोटी सूचना दे सकता है और इस तरह से कि, बोर्ड की राय में, मामले की तात्कालिकता की आवश्यकता होती है; अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, चीनी बंदरगाह ट्रस्ट v.

मेसर्स ई. बी. ई. स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

(ख) हथियार और गोला-बारूद और नियंत्रित सामान धारा 61 की उप-धारा (4) के प्रावधानों के अनुसार बेचे जा सकते हैं।

(5) केंद्र सरकार यदि आवश्यक समझे तो ऐसा कर सकती है।

लोक हित में, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, किसी भी वस्तु या माल के वर्ग को इस धारा के संचालन से छूट दी गई है। 63. बिक्री आय का अनुप्रयोग। - (1) धारा 61 या धारा 62 के तहत प्रत्येक बिक्री की आय निम्नलिखित में लागू होगीः

आदेश दें (क) बिक्री के खर्चों के भुगतान में;

(ख) बोर्ड के ग्रहणाधिकार की प्राथमिकता से धारा 59 की उप-धारा (2) को छोड़कर, ग्रहणाधिकार और दावों के भुगतान में, उनकी संबंधित प्राथमिकताओं के अनुसार; (ग) उसे उतारने, हटाने, भंडारण या भंडारण की दरों और खर्चों के भुगतान में, और उसके संबंध में बोर्ड को देय अन्य सभी शुल्कों के भुगतान में, जिसमें उतरने की तारीख से चार महीने की अवधि के लिए ऐसी वस्तुओं के संबंध में देय अवमूल्यन (दंडात्मक अवमूल्यन के अलावा) शामिल है;

(घ) केंद्र को देय किसी भी जुर्माने या जुर्माने के भुगतान में

रीति-रिवाज; (ङ) बोर्ड को देय किसी अन्य राशि के भुगतान में।

(2) अधिशेष, यदि कोई हो, का भुगतान माल के आयातक, मालिक या प्रेषक या उसके एजेंट को माल की बिक्री की तारीख से छह महीने के भीतर उसके द्वारा इस संबंध में किए गए आवेदन पर किया जाएगा। (3) जहां उप-धारा (2) के तहत कोई आवेदन नहीं किया गया है, वहां अधिशेष बोर्ड द्वारा इसके उद्देश्यों के लिए लागू किया जाएगा।

एक्ट करें। 64. पोत के वितरण द्वारा दरों और शुल्कों की वसूली। (1) यदि किसी ऐसे पोत का स्वामी, जिसके संबंध में इस अधिनियम के तहत या उसके अनुसरण में बनाए गए किसी विनियम या आदेश के तहत कोई दर या जुर्माना देय है, मांग पर उसी या उसके किसी हिस्से का भुगतान करने से इनकार करता है या उपेक्षा करता है, तो बोर्ड ऐसे पोत और उससे संबंधित उपकरण, परिधान और फर्नीचर या उसके किसी भी हिस्से को जब्त या गिरफ्तार कर सकता है और उसे राशि [2020] 11 एस. सी. आर. तक रोक सकता है।

अतः बोर्ड को देय राशि के साथ ऐसी अतिरिक्त राशि का भुगतान किया जाता है जो किसी भी अवधि के लिए उपार्जित हो सकती है जिसके दौरान पोत पर नियंत्रण या गिरफ्तारी की जा सकती है। (2) उक्त दरों या जुर्माने, या लागत के किसी भी हिस्से के मामले में

संकट या गिरफ्तारी, या उसे रखने का, ऐसे किसी भी संकट या गिरफ्तारी के बाद अगले पांच दिनों के लिए भुगतान नहीं किया जाता है। इस प्रकार बनाया गया है, बोर्ड पोत या अन्य वस्तुओं को इस तरह से प्रतिबंधित या गिरफ्तार करके बेच सकता है, और ऐसी बिक्री की आय के साथ, ऐसी दरों या जुर्माने और लागतों को पूरा करेगा, जिसमें बिक्री की लागत का भुगतान नहीं किया जाना भी शामिल है, जिससे अधिशेष (यदि कोई हो) प्राप्त होगा।

मांग पर ऐसे पोत के स्वामी को।

65. बंदरगाह का अनुदान-दरों के भुगतान और नुकसान की वसूली आदि के बाद निकासी। यदि कोई बोर्ड केंद्र सरकार के उस अधिकारी को देता है जिसका कर्तव्य बंदरगाह को मंजूरी देना है -

(i) कि उसमें निर्दिष्ट राशि इस अधिनियम के तहत या इसके तहत प्रभार्य दरों, जुर्माने, दंड या खर्चों के संबंध में देय है। उसके अनुसरण में, ऐसे पोत के विरुद्ध, या उसके संबंध में ऐसे पोत के मालिक या स्वामी द्वारा, या ऐसे पोत पर किसी माल के विरुद्ध या उसके संबंध में किए गए कोई विनियम या आदेश; या

भुगतान कर दिया गया है या, जैसा भी मामला हो, नुकसान और लागत का एहसास हो गया है। "
123. विनियम बनाने के लिए बोर्ड की सामान्य शक्ति। — कहीं और निहित विनियम बनाने की किसी भी शक्ति के प्रति पूर्वाग्रह के बिना

इस अधिनियम में, एक बोर्ड निम्नलिखित सभी या किसी भी उद्देश्य के लिए इस अधिनियम के अनुरूप विनियम बना सकता है, अर्थात्: —

XXX XXXXX

(ग) धारा 42 की उप-धारा (2) के तहत दी जाने वाली रसीद के लिए; (घ) उस अवधि के लिए जिसके भीतर धारा 43 की उप धारा (2) के तहत सूचना दी जा सकती है;

XXX XXXXX अध्यक्ष, न्यासी मंडल, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

(i) बोर्ड द्वारा देय दरों के भुगतान के तरीके के लिए

यह अधिनियम; "

" 131. सूट द्वारा वैकल्पिक उपचार। किसी के प्रति पूर्वाग्रह के बिना

अन्य कार्रवाई जो इस अधिनियम के तहत की जा सकती है, एक बोर्ड वसूल कर सकता है

किसी भी दर, क्षति, व्यय, लागत, या बिक्री के मामले में शेष राशि के अनुरूप, जब बिक्री की आय अपर्याप्त है, या इसके तहत बोर्ड को देय या उसके द्वारा वसूली योग्य कोई जुर्माना।

अधिनियम या उसके अनुसरण में बनाए गए किसी भी विनियम के तहत।

13. चूंकि सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के कुछ प्रावधानों पर बहस के दौरान भरोसा किया गया था, इसलिए उन्हें निम्नानुसार भी निर्धारित किया गया है:

" 2. परिभाषाएँ। इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा न हो

आवश्यकता है, - XXX XXXXX

(26) " आयातक ", किसी भी माल के संबंध में उनके आयात और उस समय के बीच जब उन्हें घरेलू उपभोग के लिए मंजूरी दी जाती है, में कोई भी मालिक, लाभकारी मालिक या कोई भी व्यक्ति शामिल होता है।

खुद को आयातक मानते हुए; " " 29. भारत में जहाजों और विमानों का आगमन। (1) व्यक्ति।

((क) भारत में आगमन के बाद पहली बार; या (ख) किसी भी समय जब यह यात्रियों या माल को ले जा रहा हो

वह पोत या विमान,

सीमा शुल्क बंदरगाह या सीमा शुल्क हवाई अड्डे के अलावा किसी भी स्थान पर,

मामला तब तक हो सकता है जब तक कि बोर्ड द्वारा अनुमति न दी जाए।

30. आगमन घोषणा पत्र या आयात घोषणा पत्र या आयात की डिलीवरी

रिपोर्ट करें। (1) प्रभारी व्यक्ति -

((ग) एक वाहन, आयातित वस्तुओं या निर्यात वस्तुओं या केंद्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट किसी अन्य व्यक्ति को ले जाने के लिए, [2020] 11 एस. सी. आर. में अधिसूचना द्वारा।

राजपत्र, इस ओर से, किसी पोत या विमान के मामले में, उचित अधिकारी को पोत या विमान के आगमन से पहले इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रस्तुत करके एक आगमन मैनिफेस्ट या आयात मैनिफेस्ट देगा, और किसी वाहन के मामले में, उसके आगमन के बारह घंटे के भीतर एक आयात रिपोर्ट प्रदान करेगा।

सीमा शुल्क स्टेशन, ऐसे रूप और तरीके से जो विहित किया जाए और यदि आगमन प्रकट या आयात प्रकट या आयात रिपोर्ट या उसका कोई हिस्सा, इस उप-धारा में निर्दिष्ट समय के भीतर उचित अधिकारी को नहीं दिया जाता है और यदि उचित अधिकारी का समाधान हो जाता है कि ऐसी देरी का कोई पर्याप्त कारण नहीं था, तो प्रभारी व्यक्ति या इस उप-धारा में निर्दिष्ट कोई अन्य व्यक्ति, जिसने ऐसी देरी की, वह अधिकतम दंड के लिए उत्तरदायी होगा।

पचास हजार रुपयेः बशर्ते कि सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त, उन मामलों में जहां आगमन मैनिफेस्ट या आयात मैनिफेस्ट प्रस्तुत करके वितरित करना संभव नहीं है

इलेक्ट्रॉनिक रूप से, इसे किसी अन्य तरीके से वितरित करने की अनुमति दें।

इसकी सामग्री की सच्चाई के बारे में घोषणा। (3) यदि उचित अधिकारी संतुष्ट है कि आगमन प्रकट है या

आयात घोषणापत्र या आयात रिपोर्ट किसी भी तरह से गलत है या

अपूर्ण, और यह कि कोई धोखाधड़ी का इरादा नहीं था, वह इसे संशोधित या पूरक करने की अनुमति दे सकता है।

" 33. स्वीकृत स्थानों पर माल की उतराई और लोडिंग

केवल। उचित अधिकारी की अनुमति के अलावा, नहीं

आयातित वस्तुओं को उतारा जाएगा और ऐसी वस्तुओं को उतारने या उतारने के लिए धारा 8 के खंड (ए) के तहत अनुमोदित स्थान के अलावा किसी अन्य स्थान पर कोई निर्यात वस्तु नहीं लादी जाएगी।

" 45. हिरासत और आयातित को हटाने पर प्रतिबंध सामान। (1) उस समय लागू किसी भी कानून में अन्यथा प्रावधान किए जाने के अलावा, सीमा शुल्क क्षेत्र में उतारे गए सभी आयातित सामान ऐसे व्यक्ति की अभिरक्षा में रहेंगे जिन्हें सीमा शुल्क विभाग द्वारा अनुमोदित किया जा सकता है।

सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त जब तक कि उन्हें घरेलू उपभोग के लिए मंजूरी नहीं दे दी जाती है या

अध्याय VIII के प्रावधानों के अनुसार भंडारित या स्थानांतरित किए जाते हैं।

चेयरमैन, ट्रस्टियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

उचित अधिकारी के लिए स्वचालित प्रणाली-घर के उपभोग या भंडारण के लिए प्रविष्टि का बिल इस तरह से और तरीके से जो निर्धारित किया जाए: बशर्ते कि सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त, उन मामलों में जहां सीमा शुल्क पर इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रस्तुत करके प्रवेश करना संभव नहीं है

स्वचालित प्रणाली, किसी प्रविष्टि को किसी अन्य में प्रस्तुत करने की अनुमति देता है तरीका -

बशर्ते कि यदि आयातक उचित अधिकारी के समक्ष घोषणा करता है और उसकी सदस्यता लेता है, तो इस प्रभाव से कि वह पूरी जानकारी के अभाव में सभी विवरण प्रस्तुत करने में असमर्थ है।

इस उप-धारा के तहत आवश्यक माल, उचित अधिकारी, ऐसी जानकारी पेश किए जाने तक, उसे उसके प्रवेश से पहले (ए) सीमा शुल्क अधिकारी की उपस्थिति में माल की जांच करने के लिए, या (बी) धारा 57 के तहत नियुक्त सार्वजनिक गोदाम में माल जमा करने की अनुमति दे सकता है।

एक ही।

(2) उचित अधिकारी द्वारा अन्यथा अनुमति दिए जाने के अलावा, प्रवेश के बिल में माल लदान के बिल या वाहक द्वारा प्रेषक को दी गई अन्य रसीद में उल्लिखित सभी सामान शामिल होंगे।

छुट्टियाँ) जिस दिन माल ले जाने वाला विमान या पोत या वाहन सीमा शुल्क स्टेशन पर पहुँचता है जहाँ ऐसे सामान को घर के उपभोग या भंडारण के लिए साफ़ किया जाना है: बशर्ते कि विमान के अपेक्षित आगमन से तीस दिन पहले किसी भी समय प्रवेश पत्र प्रस्तुत किया जा सकता है।

या पोत या वाहन जिसके द्वारा माल को भारत में आयात के लिए भेजा गया है:

बशर्ते कि जहां प्रवेश पत्र इसके भीतर प्रस्तुत नहीं किया गया हो

इस प्रकार निर्दिष्ट समय और उचित अधिकारी का समाधान हो जाता है कि इस तरह की देरी का कोई पर्याप्त कारण नहीं था, आयातक प्रविष्टि के बिल को देर से प्रस्तुत करने के लिए ऐसे शुल्क का भुगतान करेगा जो निर्धारित किया जाए।

(4) आयातक प्रविष्टि बिल प्रस्तुत करते समय ऐसे प्रविष्टि बिल की सामग्री की सच्चाई के बारे में एक घोषणा करेगा और उस पर हस्ताक्षर करेगा और ऐसी घोषणा के समर्थन में, उचित अधिकारी को चालान, यदि कोई हो, और ऐसे अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करेगा।

(5) यदि उचित अधिकारी संतुष्ट है कि राजस्व के हित प्रतिकूल रूप से प्रभावित नहीं हैं और कोई धोखाधड़ी का इरादा नहीं था, तो वह भंडारण के लिए प्रवेश के बिल के लिए घर के उपभोग के लिए प्रवेश के बिल के प्रतिस्थापन की अनुमति दे सकता है या इसके विपरीत। " " 48. माल को उतारने के तीस दिनों के भीतर साफ, भंडारित या स्थानांतरित नहीं किए जाने के मामले में प्रक्रिया। — यदि भारत के बाहर से भारत में लाया गया कोई सामान साफ़ नहीं किया जाता है

घरेलू उपभोग के लिए या किसी सीमा शुल्क स्टेशन पर उसे उतारने की तारीख से तीस दिनों के भीतर या ऐसे आगे के समय के भीतर जिसे उचित अधिकारी अनुमति दे या यदि

किसी भी आयातित माल का स्वामित्व छोड़ दिया जाता है, ऐसे माल को आयातक को नोटिस देने के बाद और उचित अधिकारी की अनुमति से उसकी अभिरक्षा रखने वाले व्यक्ति द्वारा बेचा जा सकता हैः बशर्ते कि - (क) पशु, खराब होने वाली वस्तुएँ और खतरनाक वस्तुएँ, उचित अधिकारी की अनुमति से, किसी भी समय बेची जा सकती हैं;

((ख) हथियार और गोला-बारूद को ऐसे समय और स्थान पर और उस तरीके से बेचा जा सकता है जो केंद्र सरकार निर्देशित करे।

स्पष्टीकरण। — इस धारा में, "हथियार" और "गोला-बारूद" का अर्थ क्रमशः शस्त्र अधिनियम, 1959 (1959 का 54) में दिया गया है।

चेयरमैन, ट्रस्टियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स ई. बी. ई. स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

(ख) भंडारण के लिए दर्ज किए गए किसी भी आयातित शुल्क योग्य सामान के मामले में, सहायक सीमा शुल्क आयुक्त या सीमा शुल्क उपायुक्त के आवेदन पर संतुष्ट हैं आयातक कि सामान को उचित समय के भीतर गोदाम में जमा करने के लिए नहीं हटाया जा सकता है,

यथास्थिति, निकासी या हटाने के लिए लंबित माल को तीस दिनों से अधिक की अवधि के लिए सार्वजनिक गोदाम में संग्रहीत करने की अनुमति दी जा सकती हैः बशर्ते कि अध्याय IX के प्रावधान इस धारा के तहत सार्वजनिक गोदाम में भंडारित किए जाने की अनुमति प्राप्त वस्तुओं पर लागू नहीं होंगेः

बशर्ते कि सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त भंडारण की अवधि को एक बार में तीस दिनों से अधिक की अवधि के लिए बढ़ा सकते हैं।

" 150. माल की बिक्री और बिक्री के आवेदन की प्रक्रिया

आय होती है। (1) जहां कोई ऐसा माल जिसे जब्त नहीं किया जा रहा है, इस अधिनियम के किसी भी प्रावधान के तहत बेचा जाना है, वहां उसके मालिक को नोटिस देने के बाद, उसे सार्वजनिक नीलामी या निविदा द्वारा या किसी अन्य तरीके से मालिक की सहमति से बेचा जाएगा।

(2) ऐसी किसी भी बिक्री की आय लागू की जाएगी।

(क) सबसे पहले बिक्री के खर्चों का भुगतान करना,

(ख) बेचे गए माल के संबंध में देय माल ढुलाई और अन्य शुल्कों, यदि कोई हों, के भुगतान के बाद, यदि माल की अभिरक्षा रखने वाले व्यक्ति को ऐसे शुल्कों की सूचना दी गई है,

(ग) बेचे गए माल पर शुल्क, यदि कोई हो, के भुगतान के बाद, (घ) माल की अभिरक्षा रखने वाले व्यक्ति के कारण बेचे गए माल के संबंध में शुल्क के भुगतान के बाद, [2020] 11 एस. सी. आर.

(ई) मालिक से देय किसी भी राशि के भुगतान के बाद

इस अधिनियम के प्रावधानों के तहत केंद्र सरकार को माल या रीति-रिवाजों से संबंधित कोई अन्य कानून, और शेष राशि, यदि कोई हो,

माल के मालिक को भुगतान किया जाए। बशर्ते कि जहां ऐसी वस्तुओं की बिक्री की तारीख से छह महीने की अवधि के भीतर या सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा अनुमति दी जाने वाली ऐसी अतिरिक्त अवधि के भीतर माल के मालिक को बिक्री आय की शेष राशि, यदि कोई हो, का भुगतान करना संभव नहीं है, तो बिक्री की ऐसी शेष राशि।

आय का भुगतान केंद्र सरकार को किया जाएगा।

14. एम. पी. टी. अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों का अवलोकन

यह दर्शाता है कि जब धारा 2 (ओ) "मालिक" को परिभाषित करती है, तो यह किसी भी पोत के संबंध में मालिक से अलग माल के संबंध में मालिक को परिभाषित करती है। धारा 2 (0) के उपखंड (i) में, जब मालिक को "माल" के संबंध में परिभाषित किया जाता है, तो परिभाषा समावेशी होती है। दूसरा, इसमें वे व्यक्ति शामिल हैं जो मालिक हैं। माल की, या माल के लिए लाभकारी रूप से हकदार व्यक्तियों की, जैसे कि प्रेषक, प्रेषक और प्रेषक और फिर ऐसे माल की बिक्री, अभिरक्षा, लोडिंग या अनलोडिंग के लिए एजेंट भी शामिल हैं। आम तौर पर, माल की बिक्री या अभिरक्षा के लिए एजेंट केवल मालिक के एजेंटों या ऐसे सामान के लिए लाभकारी रूप से हकदार व्यक्तियों से संबंधित होंगे, जो निश्चित रूप से जहाज के मालिक और जहाज के मालिक के एजेंट को बाहर कर देंगे। हालांकि, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि परिभाषा एक समावेशी परिभाषा है, और माल की लोडिंग या अनलोडिंग स्टीमर के एजेंट द्वारा की जा सकती है, जैसा कि रोथर-I (ऊपर) में माना गया था, स्टीमर के एजेंट की ओर से इस तर्क को स्वीकार करना मुश्किल है कि ऐसे व्यक्तियों को एम. पी. टी. अधिनियम के तहत "मालिक" की परिभाषा में शामिल नहीं किया जाएगा।

15. इन कारणों से, धारा 2 (0) के तहत "मालिक" की परिभाषा के लिए एक समाज के सिद्धांत को लागू करना संभव नहीं है, जैसा कि धारा 2 (0) की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ताओं द्वारा तर्क दिया गया था।

स्टीमर एजेंट। वृंदावन बैंग्ल स्टोर और ओआरएस में। वी. आसिस्टेंट। वाणिज्यिक कर आयुक्त और ए. एन. आर. (2000) 1 एस. सी. सी. 674, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित कियाः

" 7. दूसरा विवाद अपीलार्थियों की ओर से प्रविष्टि 30 और प्रविष्टि 54 की स्पष्टता और अस्पष्टता और समाज के इस तरह के निर्माण के अनुप्रयोग से संबंधित था। हमारी राय में कर्नाटक उच्च न्यायालय की विद्वत खंड पीठ ने सही निर्णय दिया है कि निर्माण का उक्त नियम मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर लागू नहीं होता है।

अध्यक्ष राज्य में यह न्यायालय, न्यासी मंडल, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

बॉम्बे बनाम। अस्पताल मजदूर सभा [ए. आई. आर 1960 एस. सी. 610]

समाज के निर्माण के नियम पर विस्तार से विचार किया गया है और पैरा 9 में यह इस प्रकार देखा गया हैः

" हम इस तर्क से प्रभावित नहीं हैं। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि नोसितुर ए सोसाइटिस केवल निर्माण का एक नियम है और यह उन मामलों में प्रबल नहीं हो सकता है जहां यह स्पष्ट है कि परिभाषित शब्द के दायरे को तदनुसार व्यापक बनाने के लिए व्यापक शब्दों का जानबूझकर उपयोग किया गया है। यह केवल वहाँ है जहाँ का इरादा है

महत्व संदिग्ध है, या अन्यथा स्पष्ट नहीं है कि निर्माण के वर्तमान नियम को उपयोगी रूप से लागू किया जा सकता है। इसे वहाँ भी लागू किया जा सकता है जहाँ व्यापक महत्व के शब्दों का अर्थ संदिग्ध है; लेकिन, जहाँ व्यापक शब्दों का उपयोग करने में विधायिका का उद्देश्य स्पष्ट और अस्पष्टता से मुक्त है, वहाँ विचाराधीन निर्माण का नियम नहीं हो सकता है। सेवा में लगाया जाए "।

8. जैसा कि प्रविष्टि 30 और प्रविष्टि 54 को पढ़ने पर पहले कहा गया है, हमें इस बात में कोई संदेह नहीं है कि न तो कोई अस्पष्टता है और न ही उनमें किसी स्पष्टता की कमी है। विधायिका का इरादा इन दोनों प्रविष्टियों में उल्लिखित वस्तुओं पर प्रवेश कर लगाने और एकत्र करने का था। इसमें उपयोग किए गए शब्द व्यापक महत्व के हैं और स्पष्ट रूप से इंगित करते हैं कि कांच से बनी या पॉलीप्रोपाइलीन, पॉलीस्टीरिन और इसी तरह की सामग्री से बनी वस्तुओं सहित सभी प्रकार के प्लास्टिक से बनी सभी वस्तुओं पर प्रवेश कर का भुगतान किया जाता है। इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि विचाराधीन वस्तुएँ, अर्थात् चूड़ियाँ कांच से बनी होती हैं और/या प्लास्टिक आदि से बनी होती हैं। विवादित फैसले को बहुत संक्षिप्त रूप से निपटाया गया है

दोनों पक्षों की ओर से उठाए गए तर्कों के साथ और इस न्यायालय और अन्य उच्च न्यायालयों के विभिन्न रिपोर्ट किए गए निर्णयों पर भी विस्तार से विचार किया। हम पूरी तरह से सहमत हैं

डिवीजन बेंच द्वारा लिया गया दृष्टिकोण "।

16. वर्तमान मामले में, हम व्यक्तियों को शामिल करते हुए ऐसी वस्तुओं की लोडिंग या अनलोडिंग के लिए अभिव्यक्ति में स्पष्टता की कोई कमी नहीं पाते हैं।

माल उतारने में शामिल पोत का एजेंट हो सकता है। जिस तरह से"मालिक" की धारणा समावेशी है, जैसा कि ऊपर कहा गया है, परिभाषा के पहले भाग में गैर-उल्लिखित ई-जहाज-मालिक से कोई फर्क नहीं पड़ता है, यह मानना असंगत होगा कि जहाज के मालिक के एजेंट को परिभाषा के बाद के हिस्से में शामिल किया गया है, लेकिन खुद जहाज के मालिक को नहीं, जो

डी इंगित करता है कि एक समाज का सिद्धांत लागू नहीं हो सकता है।

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

17. यह तब और भी स्पष्ट हो जाता है जब धारा 42 का अध्ययन किया जाता है। धारा 42 (1) के तहत, बोर्ड को बंदरगाह में जहाजों और बोर्ड से संबंधित या उसके कब्जे वाले घाटों, घाटों, घाटों या बंदरगाहों के बीच माल उतारने, भेजने या परिवहन के रूप में सेवाएं करने की शक्ति होगी, इसलिए स्पष्ट रूप से पोत को प्रदान की गई सेवाओं का उल्लेख करते हुए।

(धारा 42 (1) (ए) देखें। जहाँ तक माल प्राप्त करने, हटाने, स्थानांतरित करने या परिवहन का संबंध है, ये दोनों के लिए सेवाएँ हो सकती हैं

ऐसा प्रपत्र जो बोर्ड निर्दिष्ट करे। यह स्पष्ट है कि यदि जहाज का मालिक या उसका एजेंट "मालिक" नहीं है, तो बोर्ड सेवाओं को करने के उद्देश्य से जहाज के मालिक या उसके एजेंट से माल का प्रभार नहीं ले सकता है, जिसके परिणामस्वरूप चौंका देने वाले परिणाम होंगे। दूसरा, उप-धारा (7) के तहत, एक बार जब माल का प्रभार ले लिया जाता है और उसके लिए रसीद दी जाती है, तो किसी भी नुकसान या क्षति के लिए कोई दायित्व जो उन्हें हो सकता है, किसी भी व्यक्ति को संलग्न नहीं किया जाएगा जिसे रसीद दी गई है।

(इसमें पोत के अभिकर्ताओं सहित धारा 2 (ओ) (आई) में उल्लिखित व्यक्तियों में से कोई भी शामिल होगा), या पोत के स्वामी या मालिक को

जिनसे माल उतारा गया हो या स्थानांतरित किया गया हो। इससे यह फिर से स्पष्ट हो जाएगा कि पोत के स्वामी या मालिक और उनके एजेंटों को इस बिंदु से माल के नुकसान या क्षति के दायित्व से मुक्त कर दिया गया है, क्योंकि बोर्ड ने अब ऐसे स्वामी या पोत के मालिक से माल की अभिरक्षा अपने हाथ में ले ली है। इस बिंदु से, इसलिए, पोत के स्वामी या मालिक और उनके एजेंटों का माल के लिए कोई दायित्व समाप्त हो जाता है, क्योंकि पोर्ट ट्रस्ट ने अब उन्हें अपने नियंत्रण में ले लिया है। साथ ही, धारा 43 (1) (ii) के तहत, माल के नुकसान, विनाश या गिरावट के लिए पोर्ट ट्रस्ट की जिम्मेदारी, जिसमें से उसने लिया है।

इस समय के बाद से चार्ज अब बेली का हो जाता है। भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151,152 और 161 के तहत अनुबंध अधिनियम की धारा 152 में "किसी विशेष अनुबंध के अभाव में" शब्दों को हटा दिया गया है। यह जिम्मेदारी बोर्ड द्वारा रसीद दिए जाने के बाद ही जुड़ी होती है, और नुकसान या क्षति की सूचना दी गई है, ऐसी अवधि की समाप्ति के बाद (जैसा कि निर्धारित किया जा सकता है) उस महत्वपूर्ण तिथि से जिस पर पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार लेता है।

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

18. इस मोड़ पर यह बताना महत्वपूर्ण है कि विभिन्न निर्णयों में निहित टिप्पणियों के आधार पर तर्क दिए गए हैं जिनमें एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 42 (5) और (6) का उल्लेख किया गया है। धारा 42 (5) और (6) का बोर्ड को कोई आवेदन नहीं है, क्योंकि वे केवल उप-धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं को करने के लिए बोर्ड द्वारा धारा 42 (3) के तहत अधिकृत "व्यक्ति" पर लागू होते हैं।

19. फिर से, धारा 48 के तहत, एक पोत से माल के उतरने और भंडारण या डिमरेज शुल्क के बीच अंतर किया जाता है।

माल-धारा 48 (1) (डी) के विपरीत धारा 48 (1) (बी) देखें। जब जहाजों पर की जाने वाली सेवाओं की बात आती है तो धारा 49 ए, 49 बी, 50,50 ए

और 50 ख यह स्पष्ट करता है कि जहाजों को प्रदान की जाने वाली सेवाएं जिनके लिए जहाजों द्वारा देय राशि का भुगतान किया जाना है, पूरी तरह से अलग हैं और जहां तक माल उतरने का संबंध है, वे प्रदान की जाने वाली सेवाओं से अलग हैं। 20. धारा 59 पर आते हुए, यह स्पष्ट हो जाता है कि एम. पी. टी. अधिनियम के तहत देय सभी दरों के लिए, जिसमें माल के भंडारण के लिए देय दरें शामिल हैं,

बोर्ड के पास ऐसे माल पर ग्रहणाधिकार होगा, और उसकी अभिरक्षा के बाद

ऐसी वस्तुओं को पोर्ट ट्रस्ट द्वारा लिया जाता है, फिर उन्हें जब्त कर लिया जाता है और तब तक रखा जाता है जब तक कि ऐसी दरों का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता है।

21. धारा 60 इस मायने में भी महत्वपूर्ण है कि माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए जहाज के मालिक के ग्रहणाधिकार को मान्यता दी जाती है, यदि ऐसे जहाज से किसी माल के उतरने के समय या उससे पहले, इस तरह के माल ढुलाई या अन्य शुल्क का भुगतान नहीं किया गया है। धारा 60 (2) के तहत माल को बोर्ड की अभिरक्षा में माल के मालिकों के जोखिम और खर्च पर तब तक रखा जाएगा जब तक कि

इस तरह के ग्रहणाधिकार का निर्वहन किया जाता है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि गोदाम या भंडारण किराया "ऐसी वस्तुओं के हकदार पक्ष" द्वारा उस समय के लिए देय होगा जब उन्हें रखा जा सकता है। यह खंड महत्वपूर्ण महत्व का है, क्योंकि यह स्पष्ट करता है कि गोदाम या भंडारण किराया केवल पक्ष द्वारा देय है। ऐसे माल के लिए हकदार, जो माल के उतरने के बाद कभी भी जहाज का मालिक या जहाज के मालिक का एजेंट नहीं हो सकता है, और जहाज बंदरगाह से दूर चला गया है। इसके अलावा, धारा 61 के तहत, माल के बोर्ड की अभिरक्षा में जाने के दो महीने बाद, बोर्ड, यदि वह उचित समझता है, तो निर्धारित तौर-तरीकों से ऐसी वस्तुएं या उनका इतना कुछ बेच सकता है जो देय दरों की वसूली के लिए आवश्यक हो।

बोर्ड जो अवैतनिक रहता है। धारा 61 की उप-धारा (3) बहुत है

महत्वपूर्ण है कि ऐसी बिक्री करने से पहले, यदि "माल के मालिक" का पता जो घोषणापत्र पर बताया गया है, या अन्य दस्तावेजों में जो बोर्ड के हाथों में आए हैं, या अन्यथा ज्ञात है,

ऐसी बिक्री की सूचना ऐसे मालिक को दी जानी चाहिए।

या उनके एजेंट, अर्थात्, माल का "आयातक", "मालिक" या "प्रेषक"। इस उप-धारा, अर्थात्, 63 (2) में, जैसा कि धारा 61 (3) के तहत "मालिक" के मामले में है, माल का मालिक स्पष्ट रूप से "मालिक" नहीं है क्योंकि धारा 2 (ओ) के तहत परिभाषित, जैसा कि धारा 63 (2) का संदर्भ अन्यथा इंगित करता है। "आयातक" को जोड़ने की कोई आवश्यकता नहीं होगी या

" इस उप-धारा में प्रेषक, क्योंकि वे पहले से ही धारा 2 (ओ) के तहत माल के संबंध में "मालिक" की व्यापक परिभाषा के भीतर शामिल हैं। दूसरा, इसकी अनुपस्थिति से जो बात स्पष्ट होती है, वह है माल को उतारने या उतारने के लिए पोत या किसी भी एजेंट का उल्लेख। वास्तव में, जब पोत के खिलाफ दरों और शुल्कों की वसूली के लिए, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 64 और 65 में एक अलग उपाय प्रदान किया गया है।

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

24. एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना अब स्पष्ट हो जाती है। भंडारण के स्थान पर उतरने और हटाने के चरण तक, स्टीमर के एजेंट या पोत को स्वयं पोत द्वारा की जाने वाली सेवाओं के लिए देय दरों के लिए उत्तरदायी बनाया जा सकता है। भंडारण के स्थान पर उतरने और हटाने के बाद, संग्रहीत माल के लिए निरोध शुल्क, और इस बिंदु से उस पर देय सीमांकन, अर्थात। जब पोर्ट ट्रस्ट पोत से माल का प्रभार लेता है, या किसी अन्य व्यक्ति से जिसे धारा 2 (0) के तहत परिभाषित मालिक कहा जा सकता है, तो यह केवल माल का मालिक या अन्य व्यक्ति हैं जो माल के हकदार हैं (जो लाभकारी रूप से भी हकदार हो सकते हैं) कि पोर्ट ट्रस्ट को देखना होगा

भंडारण या डिमरेज शुल्क का भुगतान।

25. इस मोड़ पर सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 भी प्रासंगिक हो जाता है। धारा 2 (26) के तहत, "आयातक" को किसी भी मालिक को शामिल करने के रूप में परिभाषित किया गया है,

लाभकारी स्वामी या कोई भी व्यक्ति जो खुद को आयातक मानता है। हालाँकि यह परिभाषा वास्तव में एम. पी. टी. अधिनियम पर लागू नहीं होती है, लेकिन यह महत्वपूर्ण है कि दोनों अधिनियमों को एक साथ पढ़ा जाए, क्योंकि दोनों अधिनियम विदेश से देश में आयात की जाने वाली वस्तुओं और उसके बाद उनके भंडारण और निपटान से संबंधित हैं। किसी भी स्थिति में, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 63 (2) में आने वाली "आयातक" अभिव्यक्ति में निश्चित रूप से माल का एक लाभकारी मालिक शामिल होगा।

26. सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 29 के तहत, प्रभारी व्यक्ति

एक जहाज जब माल ले जाता है तो केवल "सीमा शुल्क बंदरगाह" (जैसा परिभाषित किया गया है) पर उतर सकता है, जब तक कि केंद्रीय उत्पाद शुल्क बोर्ड द्वारा अन्यथा अनुमति न दी जाए। धारा 30 के तहत, आयातित माल ले जाने वाले जहाज का प्रभारी व्यक्ति "उचित अधिकारी" यानी एक सीमा शुल्क अधिकारी को निर्धारित समय के भीतर जहाज का एक आयात मैनिफेस्ट देगा, जो जहाज द्वारा ले जाए गए माल की प्रकृति और माल के प्रेषक या अन्य मालिक को इंगित करेगा। धारा 33 के तहत, सीमा शुल्क बंदरगाह, सीमा शुल्क हवाई अड्डे या तटीय बंदरगाह में ऐसे सामानों को उतारने के लिए अनुमोदित स्थान के अलावा किसी भी स्थान पर इस तरह के किसी भी आयातित सामान को उतार नहीं जा सकता है। के तहत

धारा 45 (1), सीमा शुल्क क्षेत्र में उतारे गए सभी आयातित माल ऐसे व्यक्ति की अभिरक्षा में रहेंगे जैसा कि सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा अनुमोदित किया गया है जब तक कि उन्हें घर के उपभोग के लिए मंजूरी नहीं दी जाती है या उन्हें भंडारित या स्थानांतरित नहीं किया जाता है। धारा 46 (1) इस मायने में अत्यंत महत्वपूर्ण है कि यह घर के उपभोग या उपयोग के लिए प्रवेश पत्र की बात करती है। ऐसे रूप और तरीके से भंडारण जो निर्धारित किया जाए। धारा 46 (2) में तब कहा गया है कि प्रवेश पत्र में माल के बिल या वाहक द्वारा [2020] 11 एस. सी. आर. को दी गई अन्य रसीद में उल्लिखित सभी सामान शामिल होंगे।

प्रेषक। धारा 48 के तहत, यदि भारत के बाहर से भारत में लाए गए किसी भी सामान को घर के उपभोग के लिए मंजूरी नहीं दी जाती है या माल उतारने की तारीख से 30 दिनों के भीतर भंडारित या स्थानांतरित नहीं किया जाता है, तो ऐसे सामान को "आयातक" को नोटिस के बाद और उचित अधिकारी की अनुमति से, उसकी अभिरक्षा रखने वाले व्यक्ति द्वारा बेचा जा सकता है।

27. धारा 49 के तहत, आयातित माल, मंजूरी लंबित रह सकती है या

हटाने के लिए, 30 दिनों से अधिक की अवधि के लिए सार्वजनिक गोदाम में संग्रहीत करने की अनुमति दी जाए, या ऐसी अन्य विस्तारित अवधि की अनुमति दी जाए जिसकी प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त अनुमति दे। इसलिए सीमा शुल्क अधिनियम में उस अधिनियम के तहत अधिकारियों के लिए उसमें उल्लिखित परिस्थितियों में आयातित वस्तुओं का प्रभार लेने, भंडारण करने और बेचने के लिए समानांतर प्रावधान भी शामिल हैं।

28. यह तर्क दिया गया था कि एक पात्र में माल ले जाने से, किसी भी मामले में, इस स्थिति में अंतर आएगा कि केवल माल का मालिक ही है

या माल का हकदार व्यक्ति विलम्ब के लिए भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार, जब माल को एक पात्र में आयात किया जाता है, और पात्र को बिना माल नष्ट किए उतार दिया जाता है, और पात्र जहाज-मालिक के एजेंट का होता है और उसे जहाज-मालिक के एजेंट को वापस करना पड़ता है, उस अवधि के लिए जब पात्र भंडारण स्थान लेता है, भंडारण शुल्क का भुगतान जहाज-मालिक के एजेंट द्वारा किया जाना होगा। आइए हम जांच करें कि क्या यह तर्क कानूनी रूप से सही है।

29. सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के तहत भारत में आयातित वस्तुओं पर सीमा शुल्क लगाया जाता है। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 2 (23) में आयात को "भारत के बाहर से भारत में लाने" के रूप में परिभाषित किया गया है। इस प्रकार, वस्तुओं के आयात को केवल तभी पूर्ण कहा जा सकता है जब वे भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र में प्रवेश करते हैं, और वस्तुओं के द्रव्यमान का हिस्सा बन जाते हैं।

भारत के भीतर। यह उद्यान रेशम में इस न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून है।

मिल्स लिमिटेड और ए. एन. आर. वी. भारत संघ और ओआरएस। (1999) 8 एस. सी. सी. 744, निम्नानुसार हैः

“ 17. यह आगे प्रस्तुत किया गया कि अपार (पी) के मामले में

लिमिटेड [(1999) 6 एस. सी. सी. 117] यह न्यायालय धारा 14 और 15 से संबंधित था, लेकिन यहां हमें धारा 12 में आने वाले "आयातित" शब्द का अर्थ निकालना होगा और इसका मतलब केवल यह हो सकता है कि जिस क्षण माल ने क्षेत्रीय जल में प्रवेश किया है, आयात पूरा हो गया है। हम निवेदन से सहमत नहीं हैं। इस न्यायालय ने समुद्री सीमा शुल्क अधिनियम, 1878 की धारा 20 और केंद्रीय उत्पाद शुल्क और नमक अधिनियम, 1944 की धारा 3 में संशोधन करने के लिए विधेयक में अपनी राय में निम्नलिखित टिप्पणी कीः

चेयरमैन, ट्रस्टियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

" वास्तव में, एक आयात शुल्क के अधिरोपण के परिणामस्वरूप, मोटे तौर पर, एक ऐसी स्थिति पैदा होती है जिसे माल के आयात करने से पहले पूरा किया जाना चाहिए। सीमा शुल्क बाधाओं के अंदर लाया जाए, यानी, इससे पहले कि वे हिस्सा बनें

देश के भीतर माल के बड़े पैमाने पर "।

18. हमें ऐसा प्रतीत होता है कि भारत में माल का आयात तब शुरू होगा जब वह सीमा पार करके क्षेत्रीय जल में प्रवेश करेगा, लेकिन जारी रहेगा और तब पूरा होगा जब माल देश के भीतर माल के द्रव्यमान का हिस्सा बन जाएगा; कर योग्य घटना उस समय तक पहुंच जाएगी जब माल सीमा शुल्क बाधाओं तक पहुंच जाएगा और घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश का बिल दाखिल किया जाएगा।

30. इसी तरह, मैंगलोर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स में Ltd.v। सीमा शुल्क के मिशनर (2016) 14 एस. सी. सी. 709, इस न्यायालय ने सीमा शुल्क अधिनियम के तहत एक आयात को पूर्ण कहा जा सकता है। सीमा शुल्क अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों का उल्लेख करते हुए, इस न्यायालय ने कहाः

" 9. उपरोक्त प्रावधानों को पढ़ने पर, यह स्पष्ट है कि धारा 12 के तहत सीमा शुल्क केवल भारत में आयातित वस्तुओं पर लगाया जाता है। कहा जाता है कि भारत में वस्तुओं का आयात तब किया जाता है जब उन्हें भारत के बाहर से भारत में लाया जाता है। जब तक ऐसी वस्तुओं को भारत में नहीं लाया जाता है, तब तक आयात का कार्य नहीं होता है जो शुल्क को ट्रिगर करता है। यदि किसी गोदाम में घरेलू उपभोग या जमा के लिए निकासी से पहले किसी भी समय माल को उतारने या खोने या नष्ट करने के बाद चोरी की जाती है, तो आयातक ऐसे माल पर देय शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है। इसका कारण यह है कि वस्तुओं का आयात तब तक नहीं होता है जब तक कि वे भारत के भू-भाग का हिस्सा नहीं बन जाते हैं और जब तक आयात का कार्य पूरा नहीं हो जाता है, जो धारा 13 और 23 के तहत केवल घर के उपभोग के लिए मंजूरी के आदेश के बाद होता है और/या गोदाम में माल जमा करने की अनुमति देने वाला आदेश दिया जाता है। धारा 23 (2) के तहत आयातित माल का मालिक इस तरह के आदेश दिए जाने से पहले किसी भी समय माल पर अपना अधिकार छोड़ सकता है और उस पर कोई शुल्क देने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। संक्षेप में, वह उक्त माल को भारत के किसी भी बंदरगाह पर भौतिक रूप से उतरने के बाद भी, लेकिन उपरोक्त में से कोई भी आदेश दिए जाने से पहले ही छोड़ सकता है। यह फिर से अच्छे कारण के लिए है कि आयात का कार्य केवल तभी पूरा होता है जब माल के हाथों में होता है

आयातक को या तो घर के उपभोग के लिए या गोदाम में जमा करने के लिए मंजूरी दे दी गई है। इसके अलावा, सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 47 के अनुसार, आयातक को केवल वस्तुओं [2020] 11 एस. सी. आर. पर आयात शुल्क का भुगतान करना पड़ता है।

जिनका उपयोग घरेलू उपभोग के लिए किया जाता है। जाहिर है, आयातित वस्तुओं की मात्रा उस समय की वस्तुओं की मात्रा होगी जब वे घरेलू उपभोग के लिए दर्ज की जाती हैं।

XXX XXXXX

14. हमें डर है कि न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए कारणों में से प्रत्येक कानूनी रूप से गलत है। न्यायाधिकरण जब उपरोक्त निष्कर्ष पर पहुँचा तो उसने निम्नलिखित प्रथम सिद्धांतों को नजरअंदाज कर दिया। पहला, इसने इस तथ्य को नजरअंदाज कर दिया है कि आयात शुल्क के संदर्भ में शुल्क केवल आयातित वस्तुओं पर, यानी भारत के बाहर से भारत में लाई गई वस्तुओं पर ही लगाया जा सकता है। जब तक ऐसा नहीं किया जाता है, तब तक कोई कर नहीं लगता है। गार्डन सिल्क मिल्स लिमिटेड बनाम में यह न्यायालय। संघ का भारत ने कहा कि यह इस प्रकार होता हैः

" 17. यह आगे प्रस्तुत किया गया कि अपर (पी) लिमिटेड में।

भारत बनाम. अपर (पी) लिमिटेड, (1999) 6 एस. सी. सी. 117] यह न्यायालय था

धारा 12 में आने वाले "आयातित" शब्द का अर्थ निकालें और इसका मतलब केवल यह हो सकता है कि जिस क्षण माल प्रवेश कर गया है

क्षेत्रीय जल का आयात पूरा हो गया है। हम सहमत नहीं हैं प्रस्तुतिकरण। इस न्यायालय ने समुद्री सीमा शुल्क अधिनियम में अपनी राय में,

1878 , धारा 20 (2), पुनः [समुद्री सीमा शुल्क अधिनियम, 1878, धारा 20 (2) में,

ए. आई. आर. 1963 एस. सी. 1760] एस. सी. आर. पी. 823 निम्नलिखित रूप में देखा गयाः

‘26 . ..... सच में, एक आयात शुल्क का अधिरोपण, द्वारा

और बड़े, एक ऐसी स्थिति में परिणाम जो पहले पूरा किया जाना चाहिए माल को सीमा शुल्क बाधाओं के अंदर लाया जा सकता है अर्थात।

इससे पहले कि वे देश के भीतर माल के द्रव्यमान का हिस्सा बनें।

18. हमें ऐसा लगता है कि भारत में वस्तुओं का आयात

शुरू होगा जब वही पार क्षेत्रीय जल में होगा

लेकिन जारी रहता है और तब पूरा होता है जब माल हिस्सा बन जाता है देश के भीतर वस्तुओं के द्रव्यमान का; कर योग्य घटना

उस समय पहुँचा जा रहा है जब माल सीमा शुल्क तक पहुँचता है

बाधाएं और घर के उपभोग के लिए प्रवेश का बिल दायर किया जाता है।

31. हालाँकि, निर्णयों की एक और पंक्ति उस चीज़ से संबंधित है जिसे कहा जाता था

मुख्य न्यायाधीश मार्शल द्वारा निर्धारित मूल पैकेज सिद्धांत

ब्राउन बनाम में अमेरिकी सर्वोच्च न्यायालय। मैरीलैंड राज्य 25 यू. एस. 4197) . इस निर्णय में कहा गया है कि जबकि आयातित माल पैकेजिंग के मूल रूप में आयातक का परिचालन बना रहता है जिसमें यह

रिपोर्ट किए जाने पर, उस पर कर "आयात पर कर या शुल्क" होगा-अध्यक्ष, न्यासी बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v.

मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

कांग्रेस की सहमति के बिना, अमेरिकी संविधान के अनुच्छेद I की धारा 10 (2) का उल्लंघन। इसके अलावा, इस तरह का कोई भी "ढोंग या कर्तव्य" उक्त संविधान के अनुच्छेद I की धारा 8 (3) के तहत वाणिज्य खंड का भी उल्लंघन करेगा, जो कांग्रेस को विदेशी देशों के साथ वाणिज्य को विनियमित करने की शक्ति प्रदान करता है। इस प्रकार, एक राज्य विधानमंडल के पास वस्तु की पहली बिक्री पर "शुल्क या शुल्क" लगाने की कोई शक्ति नहीं है, जब तक कि यह आयातक के हाथों में रहता है।

32. यह सिद्धांत एक में टिप्पणी का विषय रहा है

विभिन्न स्थितियों की विविधता। इस प्रकार, मद्रास प्रांत में v. बोड्डू पैदन्ना एंड संस, ए. आई. आर. (29) 1942 संघीय न्यायालय 33 (पृष्ठ 37 पर), राज्यों द्वारा बिक्री कर कानून के संदर्भ में, संघीय न्यायालय ने मुख्य न्यायाधीश मार्शल के फैसले का उल्लेख किया, और इसे अलग करते हुए कहा

कि यह अमेरिकी संविधान में वाणिज्य खंड पर लागू होगा, और इसके तहत विधायी प्रविष्टियों के अनुरूप लागू नहीं होगा भारत सरकार अधिनियम (1935) की सातवीं अनुसूची। इसी तरह, बॉम्बे और अन्न राज्य में। वी. एफ. एन. बलसारा 1951 एस. सी. आर. 682, मादक शराब के निषेध से संबंधित बॉम्बे प्रांत के विधानमंडल द्वारा पारित एक कानून के संदर्भ में, ब्राउन (उपरोक्त) में मुख्य न्यायाधीश मार्शल के कथन पर आधारित एक तर्क दिया गया था, जिसमें कहा गया था कि ऐसा कानून मादक शराब के आयात और निर्यात से संबंधित होगा, और इसलिए अमान्य होगा। इसे यह कहते हुए अस्वीकार कर दिया गया था कि अमेरिकी निर्णय में वाणिज्य खंड को व्यापक अर्थ दिया जा सकता है क्योंकि उस खंड को राज्य की विधायी शक्ति वाले किसी अन्य खंड के साथ मिलाने का कोई सवाल ही नहीं था-पृष्ठ 696 से 700 देखें।

33. मध्य भारत में कताई और बुनाई और

विनिर्माण कंपनी, लिमिटेड बनाम। नगरपालिका समिति, वर्धा 1958 एस. सी. आर. 1102, इस न्यायालय ने एक अंतिम कर के संदर्भ में, अपने समक्ष प्रश्न का उत्तर देने के लिए ब्राउन (ऊपर) में मुख्य न्यायाधीश मार्शल के उक्ति पर भरोसा किया, अर्थात्, क्या एक अंतिम कर है। 1 1 यू. एस. सुप्रीम कोर्ट के दो बाद के फैसलों में, मिशेलिन टायर कॉर्पोरेशन बनाम। वेतन 423 यू. एस. 276 (1976) और लिम्बाच बनाम। हूवर एंड एलिसन कंपनी 466 यू. एस. 353 (1984), ब्राउन (उपरोक्त) के बाद "मूल पैकेज" सिद्धांत का प्रतिपादन करने वाले निर्णयों को उलट दिया गया, जिसमें कहा गया था कि गैर-भेदभावपूर्ण कर जो आयात पर नहीं पड़ते थे, या राज्यों के बीच आयातित वस्तुओं के मुक्त प्रवाह में हस्तक्षेप नहीं करते थे, उन्हें वाणिज्य खंड के विपरीत या अमेरिकी संविधान के अनुच्छेद I की धारा 10 (2) के विपरीत नहीं कहा जा सकता था। अनुच्छेद I की धारा 10 (2) के लिए एक अलग दृष्टिकोण अपनाया गया, इस सवाल को नजरअंदाज करते हुए कि क्या माल का आयात किया गया था, और इसके बजाय यह निर्धारित करने के लिए कर की प्रकृति का विश्लेषण किया गया कि क्या यह एक "ढोंग या शुल्क" था।

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

उन वस्तुओं पर लगाया जा सकता है जो पारगमन में हैं। सवाल का जवाब नकारात्मक में दिया गया था-पृष्ठ 1114 और 1121 देखें।

34. ग्रामोफोन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड बनाम। बीरेंद्र

बहादुर पांडे और अन्य। (1984) 2 एस. सी. आर. 664, सेंट्रल इंडिया स्पिनिंग एंड वीविंग (सुप्रा) को प्रतिष्ठित किया गया था, और कॉपीराइट अधिनियम, 1957 में पाए जाने वाले "आयात" शब्द की व्याख्या करने के लिए बोड्डू पैदन्ना (सुप्रा) और एफ. एन. बलसारा (सुप्रा) पर भरोसा किया गया था। सीमा शुल्क अधिनियम के तहत मामलों को इस फैसले से स्पष्ट रूप से अलग किया गया थाः

" अपीलार्थी के विद्वान वकील ने राधाकिशन बनाम की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया। भारत संघ [1965 2 एस. सी. आर. 212];

शॉहनी वी. सिल्वेनिया और लक्ष्मण [77 बॉम एल. आर. 380]; बर्नाडो बनाम। सीमा शुल्क कलेक्टर [ए. आई. आर. 1960 केर 170] ने आग्रह किया कि सीमा शुल्क बाधा को पार करते ही आयात पूरा हो गया। वे सीमा शुल्क अधिनियम के तहत मामले हैं और हमारे लिए वहां से सहायता लेने की आवश्यकता नहीं है जब कॉपीराइट अधिनियम और विभिन्न सम्मेलनों के तहत पर्याप्त प्रत्यक्ष प्रकाश है और

विभिन्न कोणों से "प्रतिलिप्याधिकार" विषय के साथ संधियाँ। हम यूनाइटेड किंगडम और भारत में कॉपीराइट के इतिहास और सीमा शुल्क कानूनों के संदर्भ में अपने फैसले को भी नहीं सुनना चाहते हैं क्योंकि हम ऐसा करना आवश्यक नहीं समझते हैं।

तो इस मामले में "। 2

35. केरल राज्य और अन्य में इस न्यायालय का एक हालिया निर्णय। वी. फा. विलियम फर्नांडीस आदि। 2017 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 1291, संबंधित था।

प्रवेश कर से संबंधित विभिन्न राज्य विधानों की वैधता के साथ। इस न्यायालय द्वारा आठ मुद्दे उठाए गए थे, जिसमें मुद्दा (iv) इस प्रकार हैः

" 44 ((iv)। क्या भारत के बाहर के क्षेत्र से आयातित माल का आयात तब तक जारी रहता है जब तक कि माल आयातक के परिसर/कारखाने में नहीं पहुंच जाता है, इस अवधि के दौरान राज्य किसी भी समय कोई कर लगाने के लिए विधायी क्षमता नहीं रखता है।

36. पैराग्राफ 44 (iv) में उठाए गए इस सवाल का जवाब देने की चर्चा पैराग्राफ 86 में शुरू होती है। की विभिन्न परिभाषाओं का उल्लेख करने के बाद

विभिन्न कानूनी स्थितियों में "आयात" शब्द, इस न्यायालय ने पैराग्राफ 97 से 103 में सीमा शुल्क से संबंधित विभिन्न निर्णयों पर ध्यान दिया। वास्तव में पैरा 103 में, गार्डन सिल्क मिल्स लिमिटेड (ऊपर) में निर्धारित कानून को निम्नलिखित अनुमोदन के साथ निकाला गया थाः

2 पृष्ठ 691।

चेयरमैन, ट्रस्टियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स लेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

103. गार्डन सिल्क मिल्स लिमिटेड बनाम के मामले में भी इसी तरह का विचार व्यक्त किया गया था। भारत संघ, (1999) 8 एस. सी. सी. 744, पैरा 18 में, जो

निम्नलिखित प्रभाव पड़ता हैः " 18. हमें ऐसा लगता है कि भारत में वस्तुओं का आयात तब शुरू होगा जब वे क्षेत्रीय जल में प्रवेश करेंगे।

लेकिन जारी रहता है और तब पूरा होता है जब माल हिस्सा बन जाता है

देश के भीतर वस्तुओं के द्रव्यमान का; कर योग्य घटना

उस समय पहुँचा जा रहा है जब माल सीमा शुल्क बाधाओं तक पहुँच जाता है और घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश का बिल दाखिल किया जाता है।

37. इन निर्णयों को तब न्यायालय द्वारा अलग किया गया था

वीएसः

सीमा शुल्क अधिनियम, 1962। "आयात", "आयातित वस्तुओं" और "आयातक" की परिभाषाओं पर पहले ही ध्यान दिया जा चुका है। परिभाषा धारा 2 (25) में दी गई आयातित वस्तुओं की संख्या- भारत के बाहर से भारत में लाई गई कोई भी वस्तु, लेकिन इसमें वे वस्तुएं शामिल नहीं हैं, जिन्हें घरेलू उपभोग के लिए हटा दिया गया है। प्रावधान में स्पष्ट रूप से विचार किया गया है कि एक बार सामान घर के लिए छोड़ दिया जाए

उपभोग, आयातित वस्तुओं का चरित्र समाप्त हो जाता है और उसके बाद वस्तुओं को आयातित वस्तु नहीं कहा जा सकता है। आयात पारगमन केवल तब तक होता है जब तक कि सामान को घरेलू उपभोग के लिए जारी नहीं किया जाता है। प्रविष्टि 52 सूची II के तहत प्रवेश कर के लिए कर लगाने की घटना पूरी तरह से अलग है और इसका सीमा शुल्क से कोई लेना-देना नहीं है। राज्य किसी भी तरह से प्रवेश कर लगाकर सीमा शुल्क लगाने की संसद की शक्ति को कम नहीं कर रहा है। केंद्र सरकार को सीमा शुल्क का भुगतान करने के बाद ही घरेलू उपभोग के लिए सामान जारी किया जाता है। जिन वस्तुओं का आयात किया जाता है उन्हें अछूता नहीं माना जा सकता है ताकि किसी भी राज्य कर के अधीन न हो, आयातित वस्तुओं का ऐसा कोई भी अछूता एक संरक्षणवादी उपाय होगा जो भेदभावपूर्ण और अमान्य होगा। जब सभी सामान्य वस्तुओं को राज्य कर के अधीन किया जाता है, तो उन वस्तुओं द्वारा कोई छूट का दावा नहीं किया जा सकता है, जिन्हें प्रवेश कर के भुगतान से आयात किया गया है। एक सामान्य उदाहरण लेने के लिए, सभी सामान, जो एक टोल पुल से गुजरते हैं, टोल कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं, क्या यह कहा जा सकता है कि आयातित सामान जो सीमा शुल्क बाधाओं से मुक्त होने के बाद और एक टोल पुल से गुजर रहे हैं, टोल कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं, जवाब संख्या में होना चाहिए। इस प्रकार, सीमा शुल्क लगाने की घटना, जो संसद के अधिकार क्षेत्र में है, [2020] 11 एस. सी. आर. से पूरी तरह से अलग है।

प्रवेश कर की घटना। राज्य प्रवेश कर का भुगतान करने की देयता

यह केवल तभी उत्पन्न होता है जब माल उपभोग के लिए स्थानीय क्षेत्र में प्रवेश करता है,

उपयोग और बिक्री, कौन सी घटना पूरी तरह से अलग और अलग है

सीमा शुल्क का अधिरोपण, जो आयात पर है।

(मूल में जोर)

38. फैसले में "मूल पैकेज" पर चर्चा की गई।

पैराग्राफ 108 से 120 में मुख्य न्यायाधीश मार्शल का सिद्धांत, यह निष्कर्ष निकालते हुए कि हाल के अमेरिकी सर्वोच्च न्यायालय के फैसलों ने इस सिद्धांत को छोड़ दिया था, और इसलिए, बोड्डू पैदन्ना (ऊपर) में संघीय न्यायालय और एफ. एन. बलसारा (ऊपर) और ग्रामोफोन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (ऊपर) में इस न्यायालय के दो निर्णय इस पर भरोसा नहीं करने में सही थे।

उनके समक्ष मामलों के संदर्भ में सिद्धांत। इस सिद्धांत का भारत के सीमा शुल्क कानून, इस न्यायालय के फैसलों में कोई स्थान नहीं है।

सीमा शुल्क अधिनियम के विश्लेषण पर ध्यान केंद्रित करना जब एक आयात को पूर्ण कहा जा सकता है।

39. सीमा शुल्क अधिनियम के तहत उपरोक्त निर्णयों को देखते हुए, ए

पात्र, एक पात्र होने के नाते जिसमें माल का आयात किया जाता है, उसे "माल" नहीं कहा जा सकता है जो आयात किया जाता है क्योंकि इन मामलों के तथ्यों पर यह देश के भीतर माल के द्रव्यमान का हिस्सा नहीं बन जाता है। इस प्रकार, एक बार नष्ट होने के बाद, कंटेनर को या तो जहाज के मालिक के एजेंट को, या ऐसे कंटेनर के मालिक व्यक्ति को वापस करना पड़ता है।

40. वास्तव में, प्रवेश विधेयक (प्रपत्र) विनियम, 1976 (जैसा कि संशोधित किया गया है)

आज तक) में ऐसे प्रपत्र शामिल हैं जिनमें घर के उपभोग के लिए, या भंडारण के लिए, या घर के उपभोग के लिए विदेशी मुद्रा बांड मंजूरी के लिए माल के आयातक द्वारा प्रवेश पत्र प्रस्तुत किया जाना है। उपरोक्त विनियमों का विनियम 3 इस प्रकार हैः

" 3. प्रवेश पत्र का प्रपत्र। - द्वारा प्रस्तुत किया जाने वाला प्रवेश पत्र

यथास्थिति, प्रपत्र I या प्रपत्र II या प्रपत्र III। स्पष्टीकरण-इस विनियमन में, "वस्तुओं" में वे शामिल नहीं हैं जो

माल जो पारगमन या परिवहन के लिए अभिप्रेत हैं। 41. प्रपत्र I, जो घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश पत्र की बात करता है,

इसमें एक आयातक द्वारा हस्ताक्षरित एक घोषणा शामिल है, जिसका खंड 6 (बी) महत्वपूर्ण है और इसे नीचे दिया गया हैः

" 6 (ख) आई/हम घोषणा करते हैं कि वास्तव में निम्नलिखित भुगतान हैं लागत और सेवाओं के माध्यम से आयातित वस्तुओं के लिए भुगतान या देय

[^ कृपया सीमा शुल्क मूल्यांकन के नियम 10 (1) (ए) और (बी) को देखें। नियम, 2007]

राशि या के रूप में

व्यक्त

विशिष्टताएँ

$ 1 .

% इकाई की

कीमत

नहीं।

आई.

दलाली और आयोग,

कमीशन खरीदने के अलावा

[नियम 10 (1) (ए) (आई)

सीमा शुल्क मूल्यांकन नियम,

2007] :

पात्रों की लागत [नियम]

ii.

10 (1) (क) (ख):

पैकिंग

iii.

[नियम

लागत

10 (1) (क) (iii)]:

वस्तुओं और सेवाओं की लागत

iv.

खरीदार द्वारा आपूर्ति की गई [नियम]

10 (1) (ख):

42. यही घोषणा प्रपत्र II और III में निहित है। एक अवलोकन

उक्त विनियमों के तहत निर्धारित उपरोक्त प्रपत्रों में से आयातित "वस्तुओं" के बीच का अंतर दिखाया जाएगा, जिसमें आयातक द्वारा प्रस्तुत माल के बिल/चालान का संदर्भ होता है जिसमें आयातित माल की संख्या और मूल्य होता है, और इसके द्वारा भुगतान किया जाता है।

इन नियमों के नियम 10 (1) (ए) (iii) के तहत पैकिंग लागत। यह एक ओर ले जाता है उपरोक्त नियमों का परीक्षण।

43. इन नियमों के नियम 2 (1) (डी) और (एफ) प्रासंगिक हैं और निर्धारित किए गए हैं।

नीचे दिया गया है:

" 2. परिभाषाएँ।

(1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा आवश्यक न हो,

XXX XXXXX

((घ) "समान वस्तु" से आयातित वस्तुएं अभिप्रेत हैं।

((i) जो भौतिक सहित सभी मामलों में समान हैं।

माल के रूप में विशेषताएँ, गुणवत्ता और प्रतिष्ठा

दिखने में मामूली अंतर को छोड़कर मूल्यवान

माल के मूल्य को प्रभावित नहीं करता; [2020] 11 एस. सी. आर.

(iii) उसी व्यक्ति द्वारा उत्पादित किया गया जिसने माल का उत्पादन किया था, या जहां ऐसी कोई वस्तु उपलब्ध नहीं है, किसी अन्य व्यक्ति द्वारा उत्पादित वस्तुएं, लेकिन इसमें आयातित वस्तुएं शामिल नहीं होंगी जहां भारत में इंजीनियरिंग, विकास कार्य, कला कार्य, डिजाइन कार्य, योजना या रेखाचित्र सीधे या पूर्ण किए गए थे। अप्रत्यक्ष रूप से खरीदार द्वारा इन आयातित वस्तुओं पर निःशुल्क या उत्पादन के संबंध में उपयोग के लिए कम लागत पर

और इन आयातित वस्तुओं के निर्यात के लिए बिक्री;

XXX XXXXX

(च) "समान वस्तु" से आयातित वस्तुएं अभिप्रेत हैं।

(i) हालांकि सभी मामलों में समान नहीं हैं, लेकिन उनमें समान विशेषताएं और समान घटक सामग्री हैं जो उन्हें समान कार्य करने में सक्षम बनाती हैं और गुणवत्ता, प्रतिष्ठा और व्यापार चिह्न के अस्तित्व को ध्यान में रखते हुए मूल्यवान वस्तुओं के साथ व्यावसायिक रूप से विनिमेय होने में सक्षम बनाती हैं।

((ख) उस देश में उत्पादित किया गया जिसमें मूल्यवान वस्तुओं का उत्पादन किया गया था; और

((ग) उसी व्यक्ति द्वारा उत्पादित किया गया है जिसने मूल्यवान वस्तुओं का उत्पादन किया है, या जहां ऐसी कोई वस्तु उपलब्ध नहीं है, किसी अन्य व्यक्ति द्वारा उत्पादित वस्तुएं, लेकिन इसमें आयातित वस्तुएं शामिल नहीं होंगी जहां भारत में इंजीनियरिंग, विकास कार्य, कला कार्य, डिजाइन कार्य, योजना या रेखाचित्र पूरा किया गया था।

इन आयातित वस्तुओं पर खरीदार द्वारा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से निःशुल्क या उपयोग के लिए कम लागत पर

इन आयातित वस्तुओं के निर्यात के लिए उत्पादन और बिक्री;

नियम 4 "समान वस्तुओं" के लेनदेन मूल्य से संबंधित है, 5 "समान वस्तुओं" के लेनदेन मूल्य से संबंधित है, और ये हैं -

नीचे देंखेः

समान वस्तुओं का लेनदेन मूल्य।

(क) नियम 3 के प्रावधानों के अधीन, आयातित वस्तुओं का मूल्य भारत को बंदरगाह के लिए बेचे गए और आयात किए गए समान माल का लेनदेन मूल्य होगा।

ods को महत्व दिया जा रहा है; अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स ई. बी. ई. स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

बशर्ते कि ऐसा लेन-देन मूल्य सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 18 के तहत अस्थायी रूप से मूल्यांकन किए गए माल का मूल्य नहीं होगा।

(ख) इस नियम को लागू करने में, समान वाणिज्यिक स्तर पर और काफी हद तक समान मात्रा में बिक्री में समान वस्तुओं के लेनदेन मूल्य का उपयोग आयातित वस्तुओं के मूल्य को निर्धारित करने के लिए किया जाएगा। (ग) जहां उप-नियम (1) के खंड (ख) में निर्दिष्ट कोई बिक्री नहीं पाई जाती है, वहां समान माल का लेन-देन मूल्य जो अलग-अलग वाणिज्यिक स्तर पर या अलग-अलग मात्रा में या दोनों में बेचा जाता है,

क्या इस तरह के समायोजन से मूल्य में वृद्धि या कमी होती है। (2) जहां इन नियमों के नियम 10 के उप-नियम (2) में निर्दिष्ट लागत और शुल्क लेन-देन मूल्य में शामिल हैं -

समान वस्तुओं के बीच यदि ऐसी लागतों और शुल्कों में महत्वपूर्ण अंतर है तो एक समायोजन किया जाएगा।

मूल्य और समान वस्तुएँ जो दूरी और परिवहन के साधनों में अंतर से उत्पन्न होती हैं। (3) इस नियम को लागू करने में, यदि समान वस्तुओं का एक से अधिक लेन-देन मूल्य पाया जाता है, तो आयातित वस्तुओं के मूल्य को निर्धारित करने के लिए सबसे कम ऐसे मूल्य का उपयोग किया जाएगा।

5. समान वस्तुओं का लेनदेन मूल्य।

भारत और आयात उसी समय या लगभग उसी समय किया जाता है जब माल का मूल्य निर्धारित किया जा रहा होता है: बशर्ते कि ऐसा लेन-देन मूल्य सीमा शुल्क की धारा 18 के तहत अस्थायी रूप से मूल्यांकन किए गए माल का मूल्य नहीं होगा।

अधिनियम, 1962।

(2) नियम 4 के उप-नियम (1), उप-नियम (2) और उप-नियम (3) के खंड (बी) और (सी) के प्रावधान समान वस्तुओं के संबंध में भी लागू होंगे।

45. इन नियमों के अवलोकन से पता चलेगा कि आयातित वस्तुओं का मूल्य समान वस्तुओं का लेनदेन मूल्य होगा, जैसा कि परिभाषित किया गया है, या

समान सामान, जैसा कि परिभाषित किया गया है-जो भी नियम प्रत्येक विशेष मामले के तथ्यों पर लागू होता है। यह स्पष्ट है कि चाहे समान वस्तुओं या समान वस्तुओं को ध्यान में रखा जाए, कंटेनर की कीमत कभी भी प्रवेश नहीं करती है, क्योंकि केवल "माल" जिन पर ध्यान दिया जाना है, वे माल हैं जो "आयातित" हैं, यानी वे सामान जो पात्रों में भरे हुए हैं। इसी तरह, जब "संगणित मूल्य" की बात आती है, तो नियम 8 इस प्रकार कहता हैः

" 8. संगणित मूल्य। - नियम 3 के प्रावधानों के अधीन, आयातित वस्तुओं का मूल्य एक संगणित मूल्य पर आधारित होगा, जो

इसमें निम्नलिखित का योग शामिल होगाः

(ए) सामग्री और निर्माण या अन्य प्रसंस्करण की लागत या मूल्य

आयातित वस्तुओं के उत्पादन में नियोजित;
((ख) लाभ और सामान्य व्यय के लिए एक राशि जो आम तौर पर माल के समान वर्ग या प्रकार की वस्तुओं की बिक्री में परिलक्षित होती है।

जो देश में उत्पादकों द्वारा बनाए जाते हैं उनका मूल्यांकन किया जा रहा है

भारत को निर्यात के लिए निर्यात;

(ग) के उप-नियम (2) के तहत अन्य सभी खर्चों की लागत या मूल्य

नियम 10 "।

46. नियम 10, जो "लागत और सेवाओं" से संबंधित है, फिर कहता हैः

" 10. लागत और सेवाएँ।

(1) लेन-देन मूल्य निर्धारित करने में, इसमें जोड़ा जाएगा

आयातित माल के लिए वास्तव में भुगतान या देय मूल्य, -

(क) निम्नलिखित सीमा तक वे खरीदार द्वारा खर्च किए जाते हैं लेकिन आयातित के लिए वास्तव में भुगतान या देय मूल्य में शामिल नहीं होते हैं। माल, अर्थात्ः

XXX XXXXX

((ख) उन पात्रों की लागत जिन्हें संबंधित माल के साथ सीमा शुल्क प्रयोजनों के लिए एक माना जाता है।

47. नियम 10 (1) (ए) (ii) को पढ़ने से वही परिणाम मिलेगा, क्योंकि "आयातित वस्तुओं" को "पात्रों" से अलग किया जाता है। इसके अलावा,

सीमा शुल्क मूल्यांकन के उद्देश्य, के लेनदेन मूल्य के अतिरिक्त

आयातित माल केवल तभी बनाया जाता है जब पात्रों की लागत का इलाज किया जाता है। प्रश्नगत माल के साथ एक होने के रूप में।

ऐसी स्थिति में भी, अध्यक्ष क्या है, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट V। मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

फिर "माल" और पात्र का आयात किया जाता है-पात्र को नष्ट करने की आवश्यकता नहीं होती है, और इसलिए माल के साथ साफ किया जाता है।

इसमें घरेलू उपभोग के लिए निहित है। ऐसे मामले में, जहां कंटेनरों को वापस नहीं करना पड़ता है, लेकिन साथ में आयात किया जाता है

बोर्ड द्वारा ऐसे कंटेनर और उसके भीतर के सामान को अपने कब्जे में लेने के बाद, पोत या स्टीमर एजेंट अब उत्तरदायी नहीं है-यहां तक कि जिन कंटेनरों को नष्ट करने की आवश्यकता नहीं है, उन्हें भी इसके भीतर निहित सामान के साथ डिमरेज करना होगा, जो तब आयातक, मालिक, प्रेषक या उसके एजेंट द्वारा देय होते हैं।

48. इसके अलावा, मामलों को संदेह से परे स्पष्ट करने के लिए, जनरल

छूट संख्या 170, जो 'टिकाऊ प्रकृति के पात्रों को छूट' 3 की बात करती है, निम्नानुसार बताती हैः

" सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 52) की धारा 25 की उप-धारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, केंद्र सरकार, इस बात से संतुष्ट है कि ऐसा करना सार्वजनिक हित में आवश्यक है, इसके द्वारा उन कंटेनरों को छूट दी गई है जो टिकाऊ प्रकृति के हैं, जो सीमा शुल्क अधिनियम, 1975 (1962 का 51) की पहली अनुसूची के भीतर आते हैं।

1975) , जब भारत में आयात किया जाता है, -

(क) उस पर अधिरोपित सीमा शुल्क का पूरा शुल्क

बशर्ते कि आयातक, ऐसे रूप में और ऐसी राशि के लिए बांड के निष्पादन द्वारा जो सहायक द्वारा निर्दिष्ट किया जाए सीमा शुल्क आयुक्त या डिप्टी कमिश्नर। सीमा शुल्क आयुक्त छह महीने के भीतर उक्त कंटेनरों का पुनः निर्यात करने के लिए खुद को बाध्य करता है।

उनके आयात की तारीख और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करना

उक्त सहायक आयुक्त की संतुष्टि

और आयातक की स्थिति में उस पर देय शुल्क का भुगतान करना।

ऐसा करने में विफलः

बशर्ते कि किसी विशेष मामले में, उपरोक्त छह महीने की अवधि, पर्याप्त कारण दिखाए जाने पर, उक्त सहायक आयुक्त द्वारा ऐसी आगे की अवधि के लिए बढ़ाई जा सकती है, जो वह उचित समझे। "

3 अधिसूचना संख्या 104/94 दिनांकित 16.03.1994 अधिसूचना संख्या 101/95 और 43/17 द्वारा संशोधित।

सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा 25 अक्टूबर, 20024 को दिए गए एक स्पष्टीकरण में स्पष्ट किया गया है कि "कंटेनरों की खराब प्रकृति" का क्या अर्थ है:

सहायक की संतुष्टि के लिए साक्ष्य प्रस्तुत किया जाता है। कमिश्नर। विभिन्न शब्दकोशों में "टिकाऊ" और "पात्र" शब्दों को दिए गए अर्थों के अनुसार, यह दिखाई देगा।

कि अन्य वस्तुओं की पैकेजिंग या परिवहन के लिए उपयोग की जाने वाली कोई भी वस्तु (कंटेनर), और कई बार उपयोग करने में सक्षम, गिर जाएगी।

"टिकाऊ प्रकृति के पात्र" की श्रेणी में। उपरोक्त को पढ़ने से भी निष्कर्ष निकलता है।

इस निर्णय के पिछले पैराग्राफ में एड।

49. सीमा शुल्क शुल्क अधिनियम, 1975 भी दोहराए जाने वाले उपयोग के लिए काफी हल्के कंटेनरों को उपयुक्त बनाता है। उक्त अधिनियम की धारा 2 में कहा गया है किवीएस:

" 2. अनुसूचियों में निर्दिष्ट शुल्क जो लगाए जाने हैं। द.

सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 52) के तहत जिन दरों पर सीमा शुल्क लगाया जाएगा, वे पहले और दूसरे में निर्दिष्ट हैं।

अनुसूचियाँ "।

50. पहली अनुसूची व्याख्या के लिए सामान्य नियमों से संबंधित है।

अनुसूची "है, और कहता है:

" 5. पूर्वगामी प्रावधानों के अलावा, निम्नलिखित नियम होंगे:

उसमें निर्दिष्ट माल के संबंध में लागू होता है:

(क) कैमरा केस, संगीत वाद्ययंत्र केस, बंदूक केस, ड्राइंग इंस्ट्रूमेंट केस, हार केस और इसी तरह के कंटेनर, विशेष रूप से आकार या एक विशिष्ट वस्तु या वस्तुओं के सेट को शामिल करने के लिए फिट किए गए, जो दीर्घकालिक उपयोग के लिए उपयुक्त हैं और उन वस्तुओं के साथ प्रस्तुत किए गए हैं जिनके लिए वे अभिप्रेत हैं, को ऐसी वस्तुओं के साथ वर्गीकृत किया जाएगा जब वे सामान्य रूप से उसी प्रकार की बेची जाती हैं। हालाँकि, यह नियम लागू नहीं होता है।

पात्रों के लिए जो पूरे को अपना आवश्यक चरित्र देते हैं;

लार No.69/2002-सीमा शुल्क।

(बी) उपरोक्त (ए) के प्रावधानों के अधीन, उसमें माल के साथ प्रस्तुत पैकिंग सामग्री और पैकिंग कंटेनर माल के साथ वर्गीकृत किया जाता है यदि वे एक प्रकार के होते हैं जो आम तौर पर ऐसे सामानों को पैक करने के लिए उपयोग किए जाते हैं। हालांकि, यह प्रावधान तब लागू नहीं होता है जब ऐसी पैकिंग सामग्री या पैकिंग कंटेनर स्पष्ट रूप से उपयुक्त होते हैं।

दोहराए जाने वाले उपयोग के लिए "।

51. यह पैराग्राफ फिर से स्पष्ट रूप से उन कंटेनरों के बीच अंतर करता है जो उसमें "दीर्घकालिक उपयोग के लिए उपयुक्त" माल के साथ जाते हैं, और "दोहराए जाने वाले उपयोग के लिए उपयुक्त" कंटेनरों से, इस प्रकार यह स्पष्ट करता है कि बाद के प्रकार के कंटेनरों को सीमा शुल्क के भुगतान के लिए उसमें निहित माल के साथ वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है।

52. इस समय इस न्यायालय के निर्णयों की जांच करना महत्वपूर्ण है। रोथर-I (ऊपर) में, पाँच सम्मानीय से पहले का प्रश्न

इस न्यायालय के न्यायाधीश स्केल 'ई' दर के प्रवर्तन से उत्पन्न हुए जिन्हें 1958 में मद्रास पोर्ट ट्रस्ट स्केल ऑफ रेट्स में जोड़ा गया था। यह सवाल मद्रास बंदरगाह के समान सामग्री प्रावधानों के तहत उठा था।

उक्त निर्णय में निर्धारित कानून का प्रस्ताव यह है कि मद्रास अधिनियम की धारा 39 (जो एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 42 के साथ समान सामग्री है) में उल्लिखित विभिन्न सेवाओं को करना बोर्ड की ओर से अनिवार्य नहीं है। यह केवल तभी है जब ऐसी सेवाओं की "मालिक" द्वारा आवश्यकता होती है जैसा कि परिभाषित किया गया है कि ऐसी सेवाएं बोर्ड द्वारा की जाती हैं। तब यह अभिनिर्धारित किया गया कि यह स्टीमर एजेंट था जो बोर्ड से माल के संबंध में ऐसी सेवाएं लेने की आवश्यकता की स्थिति में था जिसे जहाज को उतारना है (पृष्ठ 935 से 936 देखें)। संकल्प का सवाल था फिर निम्नलिखित रूप में सेट करें।

" इस मामले में, निर्धारण के लिए सवाल यह है कि क्या स्टीमर-एजेंट को इन शुल्कों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाने वाला कानून अच्छा है।

कानून "। 5

53. " ये शुल्क, जैसा कि पहले कहा गया है, बेकार पड़े श्रम के लिए श्रम बकाया के भुगतान के कारण थे, जैसे कि श्रम

पोर्ट ट्रस्ट जिसका उपयोग पोत से माल उतारने में किया जाता था। तब यह उल्लेख किया गया था कि ये शुल्क पोत के लाभ के लिए थे ताकि वह जल्द से जल्द माल उतारने का अपना कार्य पूरा कर सके। यह भी बताया गया था कि इन शुल्कों का भुगतान करने के लिए प्रेषक नहीं, बल्कि स्टीमर एजेंट उत्तरदायी था क्योंकि माल "प्रेषक-वार" उतारे नहीं जाते हैं (पृष्ठ 938-939 देखें)। इसके बाद यह तय किया गया कि

माल की डिलीवरी लेने का उद्देश्य (पृष्ठ 939 देखें)। इसके अलावा, अदालत ने बोर्ड ने कहा कि बोर्ड के बकाया का भुगतान न करने के लिए बोर्ड द्वारा माल पर प्रयोग किए जाने वाले ग्रहणाधिकार के प्रावधान से यह स्पष्ट होता है कि यह माल प्राप्तकर्ता के एजेंट के रूप में कार्य नहीं करता है (पृष्ठ 947 देखें)। न्यायालय ने यह भी अभिनिर्धारित किया कि जब मद्रास अधिनियम की धारा 39 (3) बोर्ड द्वारा माल का प्रभार लेने और जहाज के मालिक को रसीद देने की बात करती है, और जहाज के मालिक या मालिक को किसी भी नुकसान या क्षति के लिए दायित्व से मुक्त किया जाता है जो उस माल को हो सकता है जो उतरा गया था, तो यह भी इस निष्कर्ष पर नहीं पहुँचता है कि बोर्ड माल प्राप्तकर्ता की ओर से उन सामानों की डिलीवरी लेता है। इसके बाद अदालत ने कहाः

" इसलिए यह स्पष्ट है कि जब बोर्ड ने कार्यभार संभाला

जहाज-मालिक से माल, जहाज-मालिक बेलर होता है और बोर्ड बेली होता है, और उसके बाद माल के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी बेली की होती 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 माल का प्रभार जहाज के मालिक की ओर से लेता है न कि प्रेषक की ओर से, और जो भी सेवाएं वह करता है।

5 पृष्ठ 937।

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

माल के उतरने के समय या उसके बाद उन्हें हटाने पर,

जहाज को प्रदान की जाने वाली सेवाएं हैं। 6

बोर्ड के जवाबी हलफनामे का अवलोकन, जो पृष्ठ संख्या में परिलक्षित होता है। 921 , यह दिखाएगा कि माल के आयात पर बंदरगाह का बकाया बोलता है, अन्य रूप से, माल को उतरने के स्थान से भंडारण बिंदु तक ले जाने में शामिल शुल्क। इस मामले के तथ्यों पर "उसके बाद उन्हें हटाने पर" अभिव्यक्ति का अर्थ केवल बोर्ड द्वारा लैंडिंग पॉइंट से भंडारण पॉइंट तक की गई सेवाओं से होगा, और उसके बाद नहीं। वास्तव में यह उक्त निर्णय के निम्नलिखित अंश से और भी स्पष्ट हो जाता हैः

" बेकार किए गए श्रम और एक साथ अधिक हुक काम करने वाले श्रम के लिए शुल्क, माल के उतरने के बाद प्रदान की गई सेवाओं के लिए शुल्क नहीं हैं। ये ऐसे शुल्क हैं जो माल के उतरने की प्रक्रिया के अंतिम चरण में और इसलिए माल के वास्तविक उतरने से पहले लगाए जाते हैं। वे, सामान्य कानून के तहत भी, जहाज के मालिक को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए हैं, जिसका माल को नुकसान या नुकसान का दायित्व बोर्ड द्वारा माल को घाट पर रखने और उनकी रसीद तक जारी रहता है। 7

55. पीटरसन बनाम के मामले से निपटते हुए। फ्रीबॉडी एंड कंपनी. [1895] 2 क्यू. बी. डी., जो जहाज के मालिक और माल प्राप्तकर्ता के बीच एक मुकदमे से संबंधित है, लॉर्ड एशर की टिप्पणियों में कहा गया है कि जहाज के मालिक को अपने माल को केवल अपने जहाज की रेल के ऊपर रखने के अलावा कुछ और करना चाहिए, अर्थात्, उसे माल को ऐसी स्थिति में रखना चाहिए कि माल प्राप्तकर्ता उनकी डिलीवरी ले सके, केवल उन सामानों तक सीमित था जिन्हें जहाज के साथ माल प्राप्तकर्ता को दिया जाना है, न कि जब उन्हें बोर्ड जैसे वैधानिक निकाय को सौंप दिया जाता है, एक उप-बेली के रूप में। इसलिए इन टिप्पणियों द्वारा विचार की गई डिलीवरी को आयोजित किया गया था

माल को घाट पर उतारने और उन्हें बोर्ड के प्रभारी के रूप में रखने के बराबर नहीं होगा। बोर्ड के उप होने के बारे में टिप्पणियां 6 पृष्ठ 940। 7 पृष्ठ 942।

इसलिए बेली को एक अंग्रेजी निर्णय के आधार पर एक तर्क का विरोध करने के लिए बनाया गया था, कि बोर्ड को माल की डिलीवरी माल प्राप्तकर्ता को डिलीवरी के बराबर है, जो इसलिए माल प्राप्तकर्ता को उपरोक्त उतराई शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बना देगा।

56. दूसरा निर्णय जिसके बारे में हम चिंतित हैं, वह है

रोथर-II (ऊपर)। इस न्यायालय की तीन न्यायाधीशों की पीठ के समक्ष यह सवाल उठा कि क्या मद्रास के पोर्ट ट्रस्ट को देय डिमरेज शुल्क माल के प्रेषक से वसूल किया जाना था, या

स्टीमर एजेंट से। इस न्यायालय के निर्णय ने, संक्षेप में, उच्च न्यायालय के उस निर्णय को निकाला जो उसमें विवादित था, और फिर उसी के साथ सहमत हो गया। उच्च न्यायालय ने कहा थाः

" यह विवादित नहीं हो सकता है कि न तो जहाज का मालिक या स्टीमर एजेंट, जिसका कर्तव्य मालवाहक के साथ अनुबंध के अनुसार माल प्राप्तकर्ता को माल पहुंचाना है, स्वामित्व का कोई दावा नहीं कर सकता है।

माल के लिए। माल प्राप्तकर्ता को माल पहुँचाने का दायित्व पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क़ानून के प्रावधानों के तहत ले लिया गया है और जहाज के मालिक को नुकसान या हानि के दायित्व से मुक्त कर दिया गया है।

अधिनियम की धारा 39 के अनुसार पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल का प्रभार लेने के क्षण से माल को नुकसान। 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। सीमा शुल्क अधिकारियों के हस्तक्षेप के परिणामस्वरूप पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल के बाद के निरोध को स्टीमर एजेंटों की ओर से या उनके लाभ के लिए नहीं कहा जा सकता है। आम तौर पर, यदि माल प्राप्तकर्ता द्वारा उचित समय के भीतर माल की डिलीवरी लेने में देरी होती है, तो स्टीमर या उसका एजेंट माल को गोदाम में रख सकता है। ऐसी स्थिति में मालवाहक का माल लेने वाले या समर्थन करने वाले के खिलाफ डिमरेज शुल्क के लिए एक स्वतंत्र दावा होता है। स्थिति केवल इसलिए अलग नहीं हो सकती क्योंकि सीमा शुल्क अधिकारियों ने हस्तक्षेप किया है। पोर्ट ट्रस्ट की स्थिति एक गोदाम मालिक की स्थिति के समान है जिसकी माल के प्रति जिम्मेदारी को भी बेली कहा जाता है। यह नहीं कहा जा सकता है कि परिवहन समाप्त होने के बाद और माल के बिल का विधिवत समर्थन होने या वितरण आदेश जारी होने के बाद स्टीमर या उसके एजेंटों ने माल की अभिरक्षा के लिए कोई जिम्मेदारी ली है। स्टिमर चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट V द्वारा लदान के बिल के समर्थन या वितरण आदेश जारी करके।

मेसर्स ई. बी. ई. स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

अभिकर्ता, माल में संपत्ति ऐसे प्रेषक पर निहित होती है या

विज्ञापनदाता, और इस प्रकार यह स्पष्ट प्रतीत होता है कि जब तक सीमा शुल्क अधिकारी वास्तव में मंजूरी नहीं देते हैं, तब तक माल में संपत्ति के प्रेषक या विज्ञापनदाता को जाने के बाद स्टीमर या स्टीमर एजेंट माल की अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार नहीं हैं। यह भी याद रखना चाहिए कि जिस स्टीमर ने इनाम के लिए माल की ढुलाई का अनुबंध किया था, उसे माल की सुरक्षा या रखने की जिम्मेदारी नहीं कहा जा सकता है। जब तक माल वास्तव में सीमा शुल्क से हटा नहीं दिया जाता है और प्रेषक द्वारा उसकी डिलीवरी नहीं ली जाती है, तब तक वे अपने जोखिम पर हैं। यह स्टीमर पर बहुत भारी और अप्रत्याशित जिम्मेदारी थोपना होगा जो केवल एक वाहक है। यदि वे इस तरह की जिम्मेदारी के लिए प्रस्तुत किए जाते हैं, तो ज्यादातर मामलों में जहां सीमा शुल्क के कहने पर पोर्ट ट्रस्ट के हाथों डिलीवरी के बिना माल को रोक दिया जाता है, तो स्टीमर या स्टीमर एजेंटों को भंडारण या डिमरेज शुल्क के लिए भुगतान करना पड़ता है जो माल की ढुलाई के लिए वे जो माल एकत्र करते हैं, उससे काफी अधिक है। कोई भी वाहक इस तरह के जोखिम और जिम्मेदारी नहीं लेगा। हमारा विचार है कि पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के रूप में नहीं माना जा सकता है

वाहक पर अतिरिक्त दायित्व या दायित्व जिस पर मालवाहक के साथ किए गए अनुबंध द्वारा विचार नहीं किया गया था। यह केवल निर्वहन बंदरगाह पर लागू होने वाले रीति-रिवाज या वैधानिक प्रावधान हैं जिन्हें प्रेषक और जहाज के मालिक के बीच अनुबंध की एक निहित शर्त के रूप में लिया जा सकता है। इसलिए, पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के प्रावधान स्टीमर या उसके एजेंटों के दायित्व को नहीं बढ़ा सकते हैं, जिस पर अनुबंध में प्रवेश करते समय शिपर या जहाज के मालिक द्वारा विचार नहीं किया गया था। उन कार्यों और दायित्वों को ध्यान में रखते हुए जो एक स्टीमर ने अनुबंध के तहत शिपर के साथ किए हैं, हम नहीं कर सकते हैं

मान लीजिए कि स्टीमर ने माल की सुरक्षा की जिम्मेदारी तब तक ली है जब तक कि सीमा शुल्क द्वारा माल को साफ नहीं कर दिया जाता है और प्रेषक द्वारा माल की डिलीवरी नहीं ली जाती है। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, स्टीमर का कर्तव्य आम तौर पर माल को घाट की ओर माल प्राप्तकर्ता तक पहुंचाना होता है, लेकिन उस डिलीवरी के स्थान को पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के प्रावधानों द्वारा उस गोदाम में स्थानांतरित कर दिया गया है जहां पोर्ट ट्रस्ट ने माल का भंडारण किया था।

286-287 .

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

57. उच्च न्यायालय ने तब रोथर-I (ऊपर) को इस रूप में प्रतिष्ठित किया

निम्नलिखित हैः

एजेंट। हालाँकि, हम संतुष्ट हैं कि उपरोक्त निर्णय यह निर्धारित करने के लिए नहीं लिया जा सकता है कि पोर्ट ट्रस्ट किसी भी समय माल प्राप्तकर्ता के खिलाफ डिमरेज शुल्क के लिए आगे नहीं बढ़ सकता है और केवल स्टीमर एजेंट को देख सकता है। हम, यहाँ, माल के उतरने और बोर्ड द्वारा कार्यभार संभालने के बाद और स्टीमर एजेंट द्वारा माल के बिल का समर्थन करने या माल प्राप्तकर्ता को डिलीवरी करने के लिए एक वितरण आदेश जारी करने के बाद, जो माल में संपत्ति उसके पास जाने के बाद है, डिमरेज शुल्क से चिंतित हैं। जैसा कि पहले ही कहा जा चुका है, सीमा शुल्क अधिकारियों को संतुष्ट करने के लिए कि आयात अधिकृत था, माल प्रेषक के चूक पर पोर्ट ट्रस्ट की हिरासत में रहा है। " भले ही माल में संपत्ति उसके पास जाने के बाद प्रेषक परिवहन के अनुबंध का पक्षकार नहीं है, वह माल के मालिक के रूप में भंडारण या अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो जाता है। जहाज का मालिक "। 9.

58. रोथर-II (ऊपर) ने यह स्पष्ट कर दिया है कि रोथर-I (ऊपर) माल के उतरने के समय पोर्ट ट्रस्ट के बकाया के बारे में चिंतित है।

और उसके बाद उन्हें पोर्ट ट्रस्ट की अभिरक्षा में हटा दिया गया। ये शुल्क सीमांकन शुल्क से पूरी तरह से अलग थे, जो माल के उतरने और बोर्ड द्वारा कार्यभार संभालने के बाद ही लगाए जाते हैं। इस हद तक कि उच्च न्यायालय ने इसे एक प्रस्ताव के रूप में रखा है

कानून में, कोई अपवाद नहीं हो सकता है। हालांकि, यह कहा जाता है कि जब स्टीमर एजेंट माल के बिल का समर्थन करता है या माल प्राप्तकर्ता को डिलीवरी करने के लिए डिलीवरी ऑर्डर जारी करता है, तो यह इस स्तर पर है कि संपत्ति

माल में माल प्राप्तकर्ता को जाता है। रोथर-II (ऊपर) का यह भाग स्पष्ट रूप से रोथर-I (ऊपर) के विपरीत है, जिसमें कहा गया थाः

" वर्तमान मामले में, यह आगे तर्क दिया गया कि के रूप में के बीच

जहाज के मालिक और माल प्राप्तकर्ता, अधिनियम ने इसे अनिवार्य बना दिया

9 पृष्ठ 287।

कि प्रेषक बोर्ड से अपना माल प्राप्त करता है और जहाज के मालिक से निर्देश नहीं देता है, और इसलिए बोर्ड प्रेषक के एजेंट के रूप में कार्य करता है। हमें अधिनियम में किसी भी प्रावधान के लिए संदर्भित नहीं किया गया है जो इस तर्क का समर्थन करता है। हालाँकि, यह मानते हुए कि प्रेषक सीधे जहाज से घाट पर माल की डिलीवरी नहीं ले सकता है, इसका मतलब यह नहीं है कि बोर्ड

माल प्राप्तकर्ता के एजेंट के रूप में माल प्राप्त करता है। परिस्थितियों में एकमात्र उचित निष्कर्ष यह हो सकता है कि डिलीवरी के स्थान को जहाज के किनारे से गोदामों में स्थानांतरित कर दिया जाता है जहां बोर्ड माल को तब तक संग्रहीत करता है जब तक कि प्रेषक स्टीमर एजेंट द्वारा डिलीवरी ऑर्डर के आधार पर डिलीवरी नहीं लेता है जो आमतौर पर लदान के बिल पर एक समर्थन होता है, और घाट को जहाज का हिस्सा माना जाता है। " 1 0

स्टीमर एजेंट द्वारा माल का मालिकाना हक प्रेषक को देने का आदेश। एक बार यह स्पष्ट हो जाने के बाद, रोथर-II (उपरि) के अनुपात को इस प्रकार समझा जाना चाहिए: चूँकि भंडारण या डिमरेज के लिए शुल्क माल के बाद होते हैं जिन्हें हटा दिया जाता है और बोर्ड की अभिरक्षा में रखा जाता है, स्टीमर एजेंट को समान भुगतान करने के लिए मजबूर नहीं किया जा सकता है, क्योंकि यह "स्टीमर पर बहुत भारी और अप्रत्याशित जिम्मेदारी" लगाएगा, जो माल का केवल एक वाहक है, न कि मालिक।

60. इस मोड़ पर, लेडिंग बिल के कानूनी प्रभाव को समझना महत्वपूर्ण है। यह पांच न्यायाधीशों की पीठ द्वारा निर्धारित किया गया है। जे. वी. गोकल एंड कंपनी में न्यायालय। (प्रा.) लिमिटेड वी. आसिस्टेंट। बिक्री कर कलेक्टर (निरीक्षण) और अन्य। (1960) 2 एस. सी. आर. 852, निम्नानुसार है:

" लदाई का बिल "एक लेखन है, जिस पर जहाज के मालिक की ओर से हस्ताक्षर किए जाते हैं, जिसमें माल की प्राप्ति को स्वीकार किया जाता है, और ऐसी शर्तों के अधीन यात्रा के अंत में उन्हें वितरित करने का वचन दिया जाता है जो लदाई के बिल में उल्लिखित हो सकता है।" वाणिज्यिक दुनिया में यह अच्छी तरह से स्थापित है कि लदान का बिल प्रतिनिधित्व करता है।

माल और उसका हस्तांतरण माल के हस्तांतरण के रूप में कार्य करता है। लदान के बिल के हस्तांतरण का कानूनी प्रभाव रहा है

10 पृष्ठ 946।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सैंडर्स ब्रदर्स बनाम में बोवेन, एल. जे. द्वारा प्रतिपादित। मैक्लीन एंड कंपनी [(1883) II क्यू. बी. डी. 327] इस प्रकार पी. 341 :

" लदान के नोटों के शोधन के बारे में कानून उतना ही स्पष्ट है जितना कि मेरी राय में सभी यूरोपीय व्यापारियों की प्रथा को अच्छी तरह से समझा जाता है। समुद्र में वाहक के हाथों में एक माल अनिवार्य रूप से भौतिक वितरण में असमर्थ है। पारगमन और यात्रा की इस अवधि के दौरान, कानून व्यापारी द्वारा लेडिंग के बिल को सार्वभौमिक रूप से इसके प्रतीक के रूप में मान्यता दी जाती है, और इंडोर्समेंट और

लदाई के बिल की डिलीवरी माल की प्रतीकात्मक डिलीवरी के रूप में काम करती है। माल में संपत्ति इस तरह के इंडोर्समेंट और लेडिंग के बिल की डिलीवरी से गुजरती है, जब भी इसका इरादा होता है

पक्षकार कि संपत्ति को समान रूप से पारित होना चाहिए

ऐसी परिस्थितियों में संपत्ति माल की वास्तविक डिलीवरी से गुजर जाएगी। और माल में ऐसी संपत्ति को पारित करने और पूर्ण कब्जे के लिए घोड़सवार के शीर्षक को पूरा करने के उद्देश्य से तब तक माल ढुलाई का बिल, जब तक कि माल की पूरी डिलीवरी किसी ऐसे व्यक्ति को तट पर नहीं कर दी जाती है जो इसके तहत सही दावा करता है, एक प्रतीक के रूप में लागू रहता है, और इसके साथ न केवल माल का पूर्ण स्वामित्व होता है, बल्कि मालवाहक और जहाज के मालिक के बीच परिवहन के अनुबंध द्वारा बनाए गए सभी अधिकार भी होते हैं। यह एक चाबी है जो एक सही मालिक के हाथों में है, जिसका उद्देश्य गोदाम के दरवाजे को खोलना है, तैरता हुआ या स्थिर, जिसमें माल को मौका मिल सकता है।

बनो "। 11

61. इंडियन बिल ऑफ लेडिंग एक्ट, 1856 की धारा 1 में भी कहा गया हैः

" लेडिंग बिलों के तहत अधिकार प्रेषक में निहित करने के लिए या

समर्थन करें। लदान के बिल में नामित माल का प्रत्येक प्रेषक, और लदान के बिल का प्रत्येक समर्थक जिसे उसमें उल्लिखित माल में संपत्ति दी जाएगी, उस पर या उसके कारण ऐसी खेप या समर्थन हस्तांतरित किया जाएगा और निहित किया जाएगा।

उस में वाद के सभी अधिकार हैं, और ऐसी वस्तुओं के संबंध में समान देनदारियों के अधीन रहें जैसे कि लेडिंग बिल में निहित अनुबंध स्वयं के साथ किया गया था।

62. इस धारा के तहत, संदर्भित "समर्थन" माल के प्रेषक या मालिक द्वारा लदान के बिल पर समर्थनकर्ता के पक्ष में किया गया सीमेंट है, ताकि संपत्ति का स्वामित्व तब हो।

= 861-862 .

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

संरक्षक को हस्तांतरित किया गया। इस समर्थन को बहुत दूर कर दिया गया है, जैसा कि रोथर-I (ऊपर) में सही कहा गया है, एक स्टीमर एजेंट द्वारा लेडिंग के बिल पर समर्थन से यह दर्शाता है कि माल वितरित किया गया है। इसलिए, दो प्रकार के समर्थन के मिश्रण के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुए भ्रम को दूर करते हुए, रोथर II (उपरोक्त) का अनुपात यह है कि, पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल का प्रभार लेने और उसके परिसर में भंडारित करने के बाद, जहाज या उसके एजेंट को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है।

63. उच्च न्यायालय के फैसले के अंश निकालने के बाद, इस न्यायालय ने रोथर-II (ऊपर) में एक अंश निकाला।

64. श्रीयनेश निटर्स (ऊपर) अगला निर्णय है जिससे कालानुक्रमिक क्रम में निपटा जाना है। यह दो लोगों का फैसला था। इस न्यायालय के विद्वान न्यायाधीश, जिसमें न्यायालय के समक्ष उत्पन्न प्रश्न इस प्रकार कहा गया थाः

" 1.इन अपीलों में शामिल आम सवाल यह है कि क्या प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 (संक्षेप में "एम. पी. टी. अधिनियम") के तहत गठित बंदरगाह न्यास के अपीलकर्ता न्यासी मंडल के पास बॉम्बे बंदरगाह पर आयातकों द्वारा आयातित वर्तमान या भविष्य की खेपों पर अपने बकाया के लिए एक सामान्य ग्रहणाधिकार है, जबकि उक्त बकाया उक्त आयातकों द्वारा किए गए पिछले आयातों के संबंध में है।

65. न्यायालय ने सबसे पहले पाया कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 59 और 61 (1) को पढ़ने से यह स्पष्ट हो गया है कि जिस ग्रहणाधिकार की बात की गई है वह ग्रहणाधिकार है।

विशेष वस्तुएँ जो आयात की जाती हैं, और उसी पक्ष द्वारा बनाई गई समान वस्तुओं के पिछले आयात तक विस्तारित नहीं हो सकती हैं। इसके बाद अदालत ने कहा कि एम. पी. टी. अधिनियम एक व्यापक संहिता नहीं है, और जहां भी एम. पी. टी. अधिनियम चुप है, उसे अन्य अधिनियमों के साथ पढ़ा जाना चाहिए। तब यह अभिनिर्धारित किया गया कि भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 171 एक सामान्य प्रावधान की बात करती है।

ग्रहणाधिकार जिसका प्रयोग पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किया जा सकता है क्योंकि यह उक्त खंड के अर्थ के भीतर एक "घाट" है। ऐसा होने पर, पोर्ट ट्रस्ट पिछले बकाया के लिए प्रतिभूति के रूप में जमानत पर दिए गए माल को बनाए रखना जारी रख सकता है, लेकिन एक आदेश प्राप्त करने के लिए कानून के अनुसार कार्यवाही का सहारा लेना होगा, जो तब पोर्ट ट्रस्ट को माल बेचने में सक्षम बनाएगा ताकि बकाया राशि का भुगतान किया जा सके। यह एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 131 के तहत देय राशि की वसूली के लिए मुकदमा दायर करके किया जा सकता है।

0] 11 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

66. हालाँकि, निर्णय कुछ टिप्पणियाँ करता है, विशेष रूप से पैराग्राफ 23 में, जिसमें कहा गया है कि बेलर का संबंध और

बेली तब अस्तित्व में आता है, जब बोर्ड को आयातित वस्तुओं को बोर्ड और उन वस्तुओं के प्रेषक के बीच संग्रहीत करने की आवश्यकता होती है। इस तथ्य के अलावा कि यह सीधे तौर पर रोथर-I के विपरीत है (पृष्ठ 940 देखें), प्रेषक को बेलर नहीं माना जा सकता है यदि

बेली को सामान पहुँचाता है। इस मामले में, जो व्यक्ति बेली को माल पहुंचाता है, वह पोत है न कि प्रेषक, जैसा कि रोथर-I (ऊपर) में सही कहा गया है। इसलिए, श्रीयनेश निटर्स (उपरोक्त) के पैराग्राफ 23 और 25 में की गई टिप्पणियों में कहा गया है कि प्रेषक माल का बेलर है, जिसमें पोर्ट ट्रस्ट उसका बेली है, कानून को सही ढंग से बताने के लिए नहीं कहा जा सकता है, और तदनुसार हैं खारिज कर दिया। हालाँकि, चूंकि हम श्री प्रताप के तर्क के अनुसार उप-जमानत के मुद्दे पर नहीं जा रहे हैं, इसलिए हम इस सवाल को खुला छोड़ते हैं कि क्या पोर्ट ट्रस्ट, उप-बेली के रूप में, एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना को देखते हुए मूल बेलर-प्रेषक और उसके माध्यम से दावा करने वाले व्यक्तियों से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है।

67. हालाँकि, रोथर-I (ऊपर) को न्यायालय द्वारा श्रीयनेश निटर्स (ऊपर) में उसके पैराग्राफ 24 में सही ढंग से अलग किया गया था, और

एम. पी. टी. अधिनियम एक संपूर्ण संहिता नहीं होने के कारण इसका अनुपात हमारे पास है। सहमति।

68. फोर्ब्स-I (ऊपर) में, इस न्यायालय के दो विद्वान न्यायाधीशों ने रोथर-II (ऊपर) की शुद्धता पर संदेह किया और तीन प्रश्न तैयार किए।

(इस निर्णय में पहले संदर्भित) एक बड़ी पीठ द्वारा जवाब दिया जाना है। 13.08.2014 पर, तीन न्यायाधीशों की बड़ी पीठ ने निर्णय दिया:

" 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, गुजरने पर

1997 (10) एस. सी. सी. 285 में दिए गए निर्णय में, हम उक्त निर्णय में निर्धारित अनुपात से असहमत होने का कोई कारण नहीं देखते हैं। इन परिस्थितियों में, हम मामले को आगे की सुनवाई के लिए नियमित पीठ को वापस भेजते हैं क्योंकि हम उक्त निर्णय में कोई विसंगति नहीं देखते हैं।

69. इसके बाद मामला इस न्यायालय के दो माननीय न्यायाधीशों की पीठ के पास वापस आया, जिसने फोर्ब्स-II (ऊपर) में फैसला सुनाया।

एस-II, न्यायालय ने कानून के प्रश्न को निर्धारित किया जो उसके सामने उत्पन्न हुआ वीएसः

" 1 ..... इन अपीलों में कानून का सामान्य सवाल जो अलग-अलग तथ्यों और परिस्थितियों में उत्पन्न होता है, वह एक जहाज के मालिक के एजेंट (जिसे इसके बाद "स्टीमर एजेंट" के रूप में संदर्भित किया गया है) के दायित्व के संबंध में है जो किसी बंदरगाह के न्यासी मंडल (जिसे इसके बाद "पोर्ट ट्रस्ट" के रूप में संदर्भित किया गया है) को डिमरेज और पोर्ट शुल्क का भुगतान करता है।

प्राधिकरण) बंदरगाह में लाए गए माल के संबंध में और उक्त प्राधिकारी द्वारा भंडारित। उपरोक्त प्रश्न का उत्तर देने के लिए आगे बढ़ने से पहले इस पर ध्यान देना सुविधाजनक होगा -

विचाराधीन प्रत्येक अपील में मुख्य तथ्य।

70. बॉम्बे और कलकत्ता के उच्च न्यायालयों से सहमति जताते हुए कि ई. ए. एम. आर. एजेंट को विरोध के लिए उत्तरदायी नहीं बनाया जा सकता है, न्यायालय ने फैसला सुनायाः

" 10. जबकि यह सही है कि अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने का दायित्व

और बंदरगाह किराया वैधानिक है, कानून के तहत किसी विशिष्ट प्रतिबंध के अभाव में, ऐसा दायित्व उचित रूप से एक स्टीमर एजेंट पर पड़ सकता है यदि अधिनियम के प्रावधानों के निर्माण पर ऐसा निष्कर्ष निकाला जा सकता है। उपरोक्त प्रश्न का निर्धारण वास्तव में "स्वामी" अभिव्यक्ति के अर्थ पर निर्भर नहीं करता है।

1963 के अधिनियम की धारा 2 (ओ) में उपस्थित होते हुए, जैसा कि अपीलार्थी की ओर से आग्रह किया गया है, हालांकि धारा 2 (0) और अधिनियम के अन्य प्रावधानों विशेष रूप से धारा 42 की भाषा 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।

धारा 42 के तहत सेवा प्रदान करने का उद्देश्य हो सकता हैः 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 मालिक की अभिरक्षा, जो भी हो, प्रेषक या प्रेषक के साथ एक अलग जमानत के तहत। यहाँ तक कि उपरोक्त का तिरस्कार भी करता है।

यदि स्टीमर एजेंट और पोर्ट ट्रस्ट अथॉरिटी के बीच 1963 के अधिनियम की धारा 43 (1) (2) के साथ पठित धारा 42 (2) के तहत जमानत का अनुबंध अस्तित्व में लाया जा सकता है तो डेमरेज शुल्क और बंदरगाह किराए का भुगतान करने का दायित्व स्टीमर एजेंट के खाते में जमा होगा। 11. इन कारणों से पहले से ही श्रीयनेश निटर्स में मालवाहक और पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण के बीच बेलर और बेली के संबंध के अस्तित्व के संबंध में निर्णय का संकेत दिया गया है, इसके बजाय [2020] 11 एस. सी. आर.

स्टीमर एजेंट और पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण का नहीं हो सकता है

समझा जाता है कि यह कानून के एक सामान्य सिद्धांत का पुनर्कथन है, लेकिन मामले के तथ्यों में केवल एक निष्कर्ष पर पहुंचा है जहां

मालवाहक पहले से ही दृश्य में दिखाई दे चुका था। अन्य सभी स्थितियों में

जहां लदान के बिल का समर्थन नहीं किया गया है या वितरण आदेश जारी नहीं किए गए हैं और इसलिए प्रेषक अभी तक सामने नहीं आया है,

के. पी. वी. शेख मोहम्मद रोथर एंड कंपनी में संविधान पीठ की निम्नलिखित टिप्पणियां। [पोर्ट ऑफ मद्रास बनाम। के. पी. वी. शेख मोहम्मद रोथर एंड कंपनी, 1963 सप्लीमेंट (2) एस. सी. आर. 915] को प्रबल होना होगाः (एस. सी. आर पी. 940)

" धारा 40 उस माल के नुकसान, विनाश या बिगड़ने के लिए बोर्ड की जिम्मेदारी की बात करती है जिसे उसने ले लिया है।

अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 151,152 और 161 के तहत बेली के रूप में प्रभार। अनुबंध अधिनियम की धारा 148 में कहा गया है कि जमानत एक व्यक्ति द्वारा किसी अन्य उद्देश्य के लिए माल की डिलीवरी है, एक अनुबंध पर कि उद्देश्य पूरा होने पर उन्हें वापस किया जाएगा या अन्यथा उन्हें वितरित करने वाले व्यक्ति के निर्देशों के अनुसार निपटाया जाएगा। सामान पहुँचाने वाले व्यक्ति को बेलर कहा जाता है और जिस व्यक्ति को वे पहुँचाये जाते हैं उसे बेली कहा जाता है। इसलिए यह स्पष्ट है कि जब बोर्ड जहाज के मालिक से माल का प्रभार लेता है, तो जहाज का मालिक बेलर होता है और बोर्ड बेली होता है, और बोर्ड की जिम्मेदारी होती है।

उसके बाद के माल के लिए एक बेली का मूल्य 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। इसलिए, धारा 39 और 40 के प्रावधान इस तर्क का समर्थन करते हैं कि बोर्ड माल का प्रभार जहाज के मालिक की ओर से लेता है, न कि प्रेषक की ओर से, 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।

12. उपरोक्त से, 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 चेयरमैन, ट्रस्टियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v देता है।

इस तरह के शुल्कों के लिए स्टीमर एजेंट के दायित्व में वृद्धि तब तक होती है जब तक कि स्टीमर एजेंट द्वारा लेडिंग बिल का समर्थन नहीं किया जाता है या डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं किया जाता है।

13. चुनौती के तहत कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेशों में, यह उल्लेख किया गया है कि अधिनियम की धारा 60 स्टीमर एजेंट को माल प्राप्तकर्ता से बकाया वसूल करने के लिए एक उपाय प्रदान करती है। 1963 के अधिनियम की धारा 60 जहाज के मालिक को "माल ढुलाई और जहाज के मालिक को देय अन्य शुल्कों" के लिए एक सीमित ग्रहणाधिकार प्रदान करती है, जो अभिव्यक्ति सीमांकन और अन्य बंदरगाह शुल्कों तक नहीं फैली है। अतः उच्च न्यायालय अपने निष्कर्षों में सही प्रतीत नहीं होता है। हालाँकि, उक्त त्रुटि उच्च न्यायालय द्वारा किए गए अंतिम निष्कर्ष के लिए मौलिक नहीं होगी। इस संबंध में हम अधिनियम की धारा 61 और 62 के विशेष प्रावधानों पर ध्यान नहीं दे सकते हैं जो पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण को आगे बढ़ने में सक्षम बनाते हैं।

पोर्ट ट्रस्ट अथॉरिटी को देय शुल्क की वसूली के लिए अपनी हिरासत में माल के खिलाफ। सामान्य रूप से और सामान्य रूप से यदि पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकरण को देय शुल्क की वसूली के लिए माल के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए 1963 के अधिनियम में सक्षम प्रावधानों का सहारा लिया जाता है, तो उक्त प्राधिकरण के लिए कोई नुकसान नहीं हो सकता है या उसे देय बकाया की कोई कमी भी नहीं हो सकती है ताकि वसूली की कार्यवाही शुरू की जा सके। जहाज़ मालिकों के खिलाफ "।

परिभाषा खंड, दोनों अपनी साधारण भाषा पर, साथ ही यह तथ्य कि यह एक समावेशी परिभाषा खंड है, जो दर्शाता है कि कानून का यह कथन सही है। हालाँकि, इस पैराग्राफ में यह कथन कि उपरोक्त प्रश्न के बावजूद, धारा 43 (1) (ii) के साथ पठित धारा 42 (2) के तहत अस्तित्व में आने वाले वैधानिक जमानत के कारण परिसीमन शुल्क और बंदरगाह किराए का भुगतान करने का दायित्व स्टीमर एजेंट के खाते में जमा होगा, स्पष्ट रूप से गलत है, हमारे निष्कर्ष को देखते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट द्वारा माल का प्रभार लेने और उसके लिए एक रसीद जारी करने के बाद (जिस समय पर वैधानिक जमानत लागू होती है), पोत या स्टीमर एजेंट को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है। 72. जहाँ तक पैराग्राफ 11 का संबंध है, हम पहले ही यह स्पष्ट कर चुके हैं कि श्रीयनेश निटर्स (उपरोक्त) को [2020] 11 एस. सी. आर. को प्रतिबिंबित करने वाला नहीं कहा जा सकता है।

कानून में सही स्थिति, जहां तक माल प्राप्तकर्ता और पोर्ट ट्रस्ट के बीच जमानत का संबंध है, और इस प्रकार श्रीयनेश निटर्स (उपरोक्त) को हमारे द्वारा इस हद तक खारिज कर दिया गया है।

74. पैराग्राफ 13 मामले के एक अन्य पहलू को संदर्भित करता है जिस पर हमारे सामने बहस की गई है। यह याद किया जा सकता है कि विवादित निर्णय वर्तमान मामले में केरल उच्च न्यायालय ने निर्णय दिया था कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में आने वाले "हो सकता है" शब्द को "होगा" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए। यह कानून में सही स्थिति नहीं है, क्योंकि धाराओं में उल्लिखित परिस्थितियों में माल बेचने का विवेकाधिकार बोर्ड में निहित है।

61 और 62. हालाँकि, इस तरह के विवेकाधिकार का उपयोग मनमाने ढंग से नहीं किया जा सकता है, क्योंकि बोर्ड संविधान के अनुच्छेद 12 के अर्थ के भीतर "राज्य" है, और इसलिए भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 की बाधाओं से बाध्य है (देखें द्वारकादास मरफतिया एंड संस v. न्यासी मंडल बॉम्बे बंदरगाह (1989) 3 एस. सी. सी. 293 पैरा 22 पर)। इसलिए यह कहना सही नहीं हो सकता है कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में "हो सकता है" को "होगा" के रूप में पढ़ा जाना चाहिए, फिर भी भविष्य के सभी मामलों में बोर्ड का संवैधानिक कर्तव्य है कि वह उचित समय के भीतर अपनी अभिरक्षा में माल को बेचे जिससे वह उन वस्तुओं का अभिरक्षा लेता है। आम तौर पर,

एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 63 (1) (सी) में उल्लिखित माल के उतरने की तारीख से चार महीने का समय बाहरी सीमा होनी चाहिए जिसके भीतर ऐसी वस्तुओं को बिक्री के लिए रखा जाना चाहिए। यदि इसके भीतर बिक्री के लिए नहीं रखा जाता है

बोर्ड को यह स्पष्ट करना चाहिए कि उसकी राय में ऐसा क्यों नहीं किया जा सका, जिसके स्पष्टीकरण का न्यायालयों द्वारा परीक्षण किया जा सकता है। अगर

स्पष्टीकरण उचित पाया जाता है, और माल का मालिक या हकदार व्यक्ति उसके बाद माल को नहीं हटाता है, फिर बोर्ड द्वारा दंडात्मक अवमूल्यन लगाया और एकत्र किया जा सकता है। इस हद तक, इसलिए, एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में "हो सकता है" के रूप में पढ़े जाने के पहलू पर केरल उच्च न्यायालय के विवादित फैसले को खारिज करते हुए, फिर भी बोर्ड पर अनुच्छेद 14 की सर्वव्यापी उपस्थिति को हमेशा प्रभावी बनाया जाना चाहिए, और इसके लिए एक बहुत अच्छा कारण होना चाहिए।

माल की बिक्री से पहले, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, चार महीने की अवधि के बाद भी उसे रोके रखना जारी रखें।

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

75. अब हम रसिकलाल (उपरोक्त) मामले में इस न्यायालय के दो माननीय न्यायाधीशों के फैसले पर आते हैं। इस मामले में जो प्रश्न उठा वह यह था कि क्या अपीलार्थी 'रसिकलाल कांतिलाल एंड कंपनी' सामान खरीदने में रुचि रखने वाला व्यक्ति, और उस समय उसके पास शीर्षक नहीं था

माल के लिए, लगभग छह महीने की अवधि के लिए सीमांकन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, जो उस तारीख से शुरू होता है जिस दिन उसने सीमा शुल्क अधिकारियों को अपने नाम पर प्रविष्टियों के बिलों को प्रतिस्थापित करने के लिए आवेदन किया था। उस मामले के तथ्यों पर, नवंबर, 1991 से जनवरी, 1992 की अवधि के दौरान, ब्रिटेन की एक कंपनी, एक मेसर्स मेटल डिस्ट्रीब्यूटर्स (यूके) लिमिटेड से 5 अलग-अलग मालवाहकों द्वारा माल के 78 शिपमेंट का आयात किया गया था; इन खेपों को बॉम्बे पोर्ट पर उतारा गया था। मालवाहकों ने 78 खेपों में से 37 के लिए प्रवेश के बिल दाखिल किए, लेकिन बाद में खेप उठाने में विफल रहे, जिसके परिणामस्वरूप उन्हें बॉम्बे बंदरगाह पर संग्रहीत किया गया। खेपों को "सीएडी आधार" पर भेजा गया था, यानी दस्तावेजों के खिलाफ नकद, जिसमें शीर्षक यूके कंपनी के पास तब तक रहेगा जब तक कि एक आयातक भुगतान के खिलाफ दस्तावेजों को सेवानिवृत्त नहीं कर देता।

76. इस अदालत ने माना कि रसिकलाल के मालिक नहीं होने के बावजूद

माल, वह उपरोक्त अवधि के लिए अवमूल्यन का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। कड़ाई से कहें तो यह निर्णय हमारे समक्ष मामलों के तथ्यों पर लागू नहीं होता है, जिसमें रसिकलाल न तो किसी पोत का मालिक था और न ही उसका एजेंट। यह माल का एक आयातक था जिसका उक्त माल पर लाभकारी अधिकार था, क्योंकि यूके कंपनी और रसिकलाल के बीच उक्त माल की खरीद के लिए एक औपचारिक समझौता अप्रैल, 1992 में किया गया था। एम. पी. टी. अधिनियम और विशेष रूप से धारा 63 (2) के हमारे अध्ययन को देखते हुए, इस निर्णय का समर्थन इस आधार पर किया जा सकता था कि रसिकलाल माल का एक आयातक (धारा 63 (2) के अर्थ के भीतर) था, और माल के लाभकारी मालिक के रूप में उपरोक्त माल के भंडारण शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। हालाँकि, इस न्यायालय ने अपने निष्कर्ष पर पहुँचने के लिए इस मार्ग को नहीं चुना। दूसरी ओर, इसने रोथर-I (ऊपर), रोथर-II (ऊपर) और फोर्ब्स-II (ऊपर) पर विचार किया और पैराग्राफ 47 में निम्नलिखित निष्कर्ष पर पहुंचाः

" 47. इस संबंध में, हम रोथर-2 और फोर्ब्स में इस न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्षों से सहमत हैं कि एक बोर्ड पुनर्प्राप्त कर सकता है।

देय दरें, या तो स्टीमर एजेंट या प्रेषक से, लेकिन हमारी विनम्र राय है कि इस सवाल की जांच कि माल में संपत्ति प्रेषक को कब जाती है, नहीं है।

प्रासंगिक।

"[2020] 11 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

77. इसके बाद अदालत ने जमानत के संबंध में विभिन्न प्रावधानों की जांच की और कहा कि माल में स्वामित्व का पारित होना जमानत के लिए वैचारिक रूप से अप्रासंगिक है, जो खुद को डिलीवरी से संबंधित है न कि माल के स्वामित्व से। इसके बाद इसने पैराग्राफ 51 में प्रश्न को इस प्रकार तैयार कियाः

" केवल एक ही सवाल हैः बोर्ड किससे वसूल कर सकता है-हम

इस बात पर जोर दें कि सवाल यह नहीं है कि कौन उत्तरदायी है।

78. पैराग्राफ 52 से 60 तक, न्यायालय ने तब रोथर-I (ऊपर) में की गई टिप्पणियों पर विचार किया कि पहला प्रतिवादी,

पोर्ट ट्रस्ट, माल का एक उप-आधार है जो प्रेषक द्वारा जहाज के मालिक को जमानत पर दिया जाता है। ऐसा होने पर, यह वह प्रेषक है जिसे पोर्ट ट्रस्ट को इन शुल्कों के भुगतान की तलाश करनी है, और चूंकि इस मामले में रसिकलाल एक प्रेषक है जो प्रेषक के माध्यम से दावा करता है, इसलिए रसिकलाल उत्तरदायी होगा।

इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 की धारा 158 और भारतीय बिल ऑफ लेडिंग अधिनियम, 1856 की धारा 1 पर भरोसा किया गया था।

79. सबसे पहले और सबसे महत्वपूर्ण, रोथर-I (ऊपर) का मानना था कि पोर्ट ट्रस्ट माल का एक उप-आधार है जिसे प्रेषक द्वारा जहाज के मालिक को जमानत पर दिया जाता है।

लेकिन इस प्रकार एक अंग्रेजी निर्णय में अंतर करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया-जैसा कि ऊपर बताया गया है-जो तब इस प्रस्ताव की ओर ले जाएगा कि एक बार माल को बोर्ड के प्रभारी में रखे जाने के बाद, यह प्रेषक को सुपुर्दगी के बराबर होगा, जिसे अदालत ने अस्वीकार कर दिया था। यह सवाल कि क्या अनुबंध अधिनियम की धारा 158 एम. पी. टी. अधिनियम के तहत वैधानिक जमानत पर लागू हो सकती है, खुला छोड़ दिया गया है, यह देखते हुए कि पोर्ट ट्रस्ट केवल आवश्यक खर्चों की वसूली तक ही सीमित नहीं है।

जमानतदार द्वारा देय, लेकिन सांविधिक रूप से माल के भंडारण के लिए की गई दरों और खर्चों के साथ-साथ कुछ और वसूल करने का हकदार है-कुछ और भंडारण की दरें इन वस्तुओं को पोर्ट ट्रस्ट परिसर में रखने के खिलाफ निवारक के रूप में भंडारण दरों से अधिक हैं। बॉम्बे बंदरगाह के न्यासी मंडल बनाम में यह न्यायालय। जय हिंद ऑयल मिल्स कं. और अन्य। (1987) 1 एस. सी. सी. 648 ने देखा हैः

" 10. कानून के तहत सीमांकन की दरें तय करने और एक आयातक या निर्यातक से उसी की वसूली करने के लिए एक बंदरगाह न्यास की शक्ति (हालांकि एक निर्यातक द्वारा सीमांकन का भुगतान करने का सवाल शायद ही कभी उत्पन्न होता है) और सीमा शुल्क के संबंध में रियायत दिखाने के लिए

कुछ निर्दिष्ट मामलों को इस न्यायालय द्वारा मद्रास बंदरगाह के न्यासियों बनाम में मान्यता दी गई है। अमीनचंद प्यारेलाल [(1976) 3 एस. सी. सी. 167] और बॉम्बे बंदरगाह के न्यासी मंडल में बनाम। भारतीय माल आपूर्ति कंपनी [(1977) 2 एस. सी. सी. 649]।

ये अध्यक्ष, न्यासियों का बोर्ड, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

इसमें कोई संदेह नहीं है कि निर्णय उन प्रासंगिक कानूनों पर आधारित होते हैं जो उस समय लागू थे। लेकिन निर्णय अभी भी प्रासंगिक हैं क्योंकि अधिनियम के तहत उत्पन्न होने वाले मामलों में भी शामिल हैं

प्रावधान कमोबेश उक्त निर्णयों में विचार किए गए वैधानिक प्रावधानों के समान हैं। बंदरगाह से माल की त्वरित निकासी सुनिश्चित करने के लिए डेमरेज शुल्क लगाया जाता है। उन्हें हमेशा इस तरह से तय किया जाता है कि वे आयातकों के लिए बंदरगाह परिसर का उपयोग गोदाम के रूप में करना लाभहीन बना देंगे। ऐसा करना आवश्यक है क्योंकि बंदरगाहों में भीड़भाड़ जहाजों की मुक्त आवाजाही और लोडिंग और अनलोडिंग संचालन को प्रभावित करती है। जैसा कि पहले कहा गया है, पोर्ट ट्रस्ट पार्टी को रियायत दिखाता है

कुछ प्रकार के मामलों में चिंतित।

80. वास्तव में, रसिकलाल (ऊपर) में डिवीजन बेंच ने घोड़े के सामने गाड़ी को इक्विटी के आधार पर जमीन पर रखा है। न्यायालय ने कहाः

" 60 ..... इस आधार पर इस तरह के अधिकार से इनकार करना कि माल की डिलीवरी का दावा करने वाला व्यक्ति केवल पहले प्रतिवादी के साथ माल की जमानत की अवधि के अंत में माल का स्वामित्व प्राप्त करता है, जिसके परिणामस्वरूप पहले प्रतिवादी को बेलर या उसके एजेंट से देय राशि की वसूली करने के लिए प्रेरित किया जाएगा जो कर सकता है या कर सकता है।

इस देश के नगरपालिका न्यायालयों के अधिकार क्षेत्र में नहीं होना (मुकदमे की बोझिल प्रक्रिया का सहारा लेकर)। इसलिए पहली प्रस्तुति को अस्वीकार कर दिया जाता है।

81. जैसा कि हमारे द्वारा बताया गया है, एम. पी. टी. ए. अधिनियम के सही पढ़ने पर ऐसे किसी भी अधिकार से इनकार नहीं किया गया है। आयातक, प्रेषक और

प्रेषक, या उनके एजेंट, सभी को डिमरेज शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। हालाँकि, चूंकि रसिकलाल (ऊपर) में दोनों में से कोई भी शामिल नहीं है

पोत के मालिक या उसके अभिकर्ता, हम इस सवाल को खुला छोड़ते हैं कि क्या पोर्ट ट्रस्ट, उप-बेली के रूप में, एम. पी. टी. अधिनियम की वैधानिक योजना को देखते हुए मूल बेलर-प्रेषक और इसके माध्यम से दावा करने वाले व्यक्तियों से अपने बकाया की वसूली करने का हकदार है, जैसा कि पहले ही ऊपर के पैराग्राफ 66 में संकेत दिया गया है।

82. उपरोक्त चर्चा के आधार पर, हमारे प्रश्नों के उत्तर

संदर्भ क्रम क्षेत्रों में निम्नानुसार तैयार किया गया हैः

1. समय का वह बिंदु जिस पर माल का स्वामित्व जाता है

पोर्ट ट्रस्ट को भुगतान किए जाने वाले शुल्कों के संबंध में प्रेषक या स्टीमर एजेंट के दायित्व को निर्धारित करने के लिए प्रेषक प्रासंगिक नहीं है; [2020] 11 एस. सी. आर.

2. और 3. स्टीमर एजेंट द्वारा समर्थित लेडिंग का बिल मालिक द्वारा समर्थित लेडिंग के बिल से अलग होता है।

सामान। पहले मामले में, समर्थन वितरण की ओर ले जाता है; दूसरे मामले में, समर्थन शीर्षक को पारित करने की ओर ले जाता है। निर्णय में उल्लिखित कारणों के लिए, दोनों चरण यह निर्धारित करने में अप्रासंगिक हैं कि किसे भंडारण शुल्क का भुगतान करना है-हमने माना है कि इस बिंदु तक कि पोर्ट ट्रस्ट माल का प्रभार लेता है, और उसके लिए रसीद देता है, स्टीमर एजेंट को माल के उतारने के लिए प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में पोर्ट ट्रस्ट के बकाया के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, लेकिन इसके बाद, आयातक, मालिक, प्रेषक या उनका एजेंट माल के भंडारण के लिए अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है;

4. हमारे फैसले के अनुच्छेद 24 के अनुसार;

यह स्थिति कि केवल माल का मालिक या माल का हकदार व्यक्ति ही अवमूल्यन के लिए भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है; और दूसरा, कि क्या पोर्ट ट्रस्ट उन कंटेनरों को नष्ट करने के लिए बाध्य है जो उसे सौंपे गए हैं और खाली कंटेनरों को शिपिंग एजेंट को वापस करने के लिए बाध्य है। पहले प्रश्न का उत्तर हमारे निर्णय के पैराग्राफ 45 से 51 में निहित है। दूसरे प्रश्न का उत्तर यह है कि जिस पात्र को वापस करना होता है, वह केवल एक पात्र होता है जिसके द्वारा भारत में आयात की जाने वाली वस्तुओं का उपयोग किया जाता है। ले जाया गया। यह देखते हुए कि कंटेनर या तो प्रेषक, शिपिंग एजेंट, जहाज-मालिक, या किसी ऐसे व्यक्ति का हो सकता है जिसने इसे पट्टे पर दिया हो, यह पोर्ट ट्रस्ट का कर्तव्य होगा कि वह प्रत्येक पात्र को नष्ट कर दे।

कंटेनर जो उसे सौंपा गया है, और ऐसे किसी भी व्यक्ति को कम समय के भीतर नष्ट किए गए कंटेनरों को वापस कर देता है जो उन मामलों में संभव है जहां

एक व्यक्तिगत मामले के तथ्य, के सामने आने वाली व्यावहारिक कठिनाइयों पर गौर करें पोर्ट ट्रस्ट। यह तथ्यों में "छोटी अवधि" का कारण बन सकता है कि एक विशेष मामले में एक ऐसे मामले में थोड़ा लंबा है जहां एक बंदरगाह कम बार आता है, और जो सामान संग्रहीत किए जाते हैं वे संख्या में कम होते हैं, उस स्थान की मात्रा को देखते हुए जिसमें सामान संग्रहीत किया जा सकता है।

द चेयरमैन, बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज, कोचीन पोर्ट ट्रस्ट v. मेसर्स अरेबी स्टार मैरीटाइम एजेंसीज पी. वी. टी. लिमिटेड। [आर. एफ. नरीमन, जे.]

83. इस न्यायालय के समक्ष पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देने के बाद, हम इस मामले के तथ्यों पर यह नहीं सोचते हैं कि मामले का न्याय यह माँग करता है कि हमें उच्च न्यायालय के विवादित फैसले में हस्तक्षेप करना चाहिए। स्टीमर एजेंटों ने स्वयं उच्च न्यायालय के समक्ष 75 दिनों तक भूमि किराए का भुगतान करने के दायित्व पर विवाद नहीं किया और स्वीकार किया कि उन्होंने उक्त शुल्क का भुगतान बहुत पहले कर दिया था। वास्तव में, स्टीमर एजेंटों ने 75 दिनों की अवधि के बाद भी जमीनी किराए का भुगतान किया-उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ता पोर्ट ट्रस्ट को स्टीमर एजेंटों के दायित्व की पुनः गणना करने और विवादित फैसले की एक प्रति प्राप्त होने की तारीख से दो महीने के भीतर संबंधित पक्षों को शेष राशि वापस करने का आदेश दिया।

स्टीमर एजेंट को 75 दिनों के लिए भुगतान किए गए भूमि किराए की वापसी का आदेश देना और बोर्ड को आयातक, प्रेषक से उसी की वसूली करने का निर्देश देना। और/या कार्यवाही के इस अंतिम चरण में माल का मालिक न्याय के हित में नहीं होगा।

84. तदनुसार, हम उच्च न्यायालय के विवादित फैसले के खिलाफ दायर अपीलों का निपटारा करते हैं। विवादित फैसला है

कानून के एक प्रश्न पर अलग रखें, अर्थात्, कि एम. पी. टी. अधिनियम की धारा 61 और 62 में "हो सकता है" अभिव्यक्ति को "होगा" के रूप में नहीं पढ़ा जा सकता है, इस चेतावनी के अधीन कि संविधान के अनुच्छेद 12 के तहत "राज्य" के रूप में, एक पोर्ट ट्रस्ट को उचित रूप से कार्य करना चाहिए, और उस तारीख से उचित अवधि के भीतर माल बेचने का प्रयास करना चाहिए जिस दिन उसने उनकी अभिरक्षा ग्रहण की है।

संदर्भ

ने जवाब दिया।

दिव्या पांडे