ए.

एम/एस एन. के. डी. मैरीटाइम लिमिटेड

बनाम

द बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज ऑफ द पोर्ट ऑफ मुंबई एंड ओआरएस।

(2022 की सिविल अपील संख्या 6858)

बी.

22 सितंबर, 2022

[इंदिरा बनर्जी और जे**.** के**.** माहेश्वरी**,** जे**.** जे**.]**

प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963-एस. एस.48-50 – अधिसूचना-एंकरेज शुल्क-की गणना-अपीलार्थी ने एक वाणिज्यिक एडमिरल्टी सूट में आयोजित नीलामी में एक जहाज खरीदा-बिक्री बिल में कहा गया है कि जहाज को सभी बाधाओं से मुक्त बेच दिया गया था, हालांकि, सफल बोलीदाता जहाज को हटाने में शामिल लागत, शुल्क, शुल्क और खर्चों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा-जब अपीलार्थी जहाज को हटाने जा रहा था, तो अन्य बातों के साथ-साथ प्रत्यर्थी नं.1 – अपीलार्थी द्वारा दायर आवेदन जिसमें संशोधित बिलों को उठाने के निर्देश की मांग की गई है-एकल पीठ द्वारा अनुमत-खंड पीठ द्वारा अपदस्थ आदेश-अपील पर अभिअपास्त करना किया गया:प्रमुख बंदरगाह के लिए टैरिफ प्राधिकरण द्वारा जारी अधिसूचना के अनुसार, लंगर शुल्क की गणना बंदरगाह पर जहाज के अपास्त करना की अवधि के आधार पर सूत्र के अनुसार की जाती है-दरें उस अवधि के आधार पर भिन्न होती हैं जिसके लिए जहाज लंगरगाह में रहता है-वर्तमान मामले में, जहाज को लंगरगाह में लाए हुए 30 दिनों से अधिक समय बीत चुका था-बिक्री के समय, जहाज 30 दिनों से अधिक समय के लिए डॉक किए जाने पर लागू दर पर लंगर शुल्क का भुगतान कर रहा था-अपीलार्थी ने जहाज को 'जैसा है, कहां है' पर खरीद लिया है, लंगरगाह शुल्क बिक्री की तारीख से लगाया गया है-दरें इस आधार पर देय थींएस. 8.

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 -s.50-B-अपीलार्थी ने एक नीलामी में एक पोत खरीदा-बिक्री के बिल में अन्य बातों के साथ कहा गया है कि पोत को सभी बाधाओं से मुक्त बेच दिया गया था-प्रत्यर्थी No.1-Port ट्रस्ट द्वारा दावा किए गए लंगर शुल्क के कारण विवाद उत्पन्न हुए-इसने लगभग शुल्क लिया।Rs.15,00,000/- प्रति दिन इस आधार पर कि पोत को 30 दिनों से अधिक समय तक लंगरगाह में रखा गया था जो लगभग होगा।

एच.

286 ए.

287

मेसर्स एन. के. डी. मैरीटाइम लिमिटेड बनाम द बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज ऑफ द पोर्ट ऑफ मुंबई एंड ऑर्स।

प्रति दिन रु. 5,00,000-यदि पोत को 30 दिनों से कम समय के लिए डॉक किया जाना था-अपीलार्थी की याचिका कि वह एंकरेज शुल्क 'पोर्ट बकाया' यू/एस के भीतर आता है।50-बी, बंदरगाह बकाया अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है, बंदरगाह के परिसर के भीतर देय सभी शुल्क व्यापक अभिव्यक्ति 'बंदरगाह बकाया' के भीतर आते हैं-धारितःक्या एस के अर्थ के भीतर पोर्ट बकाया है।50-मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट के बी में बंदरगाह परिसर के भीतर लगाए जाने वाले अन्य शुल्क शामिल हैं, यानी, बंदरगाह प्रवेश शुल्क के अलावा अन्य शुल्क, इस मामले में जारी नहीं हैं-मुद्दा यह था कि क्या दर लगभग रु. 5,00,000-प्रति दिन या Rs.15,00,000/- प्रति दिन होगी।

बी.

याचिका खारिज करते हुए न्यायालय ने कहा**,**

सी.

यह अभिनिर्धारित किया कि **-**प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम**, 1963** की धारा **48,49** और **50** के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए**,** प्रमुख बंदरगाहों के लिए शुल्क प्राधिकरण **(**टीएएमपी**)** ने प्रमुख बंदरगाहों के लिए दर के पैमाने को अधिसूचित करते हुए एक अधिसूचना जारी की।इस अधिसूचना के खंड **2.15** में लंगर शुल्क की एक अनुसूची प्रदान की गई है।उक्त खंड के अनुसार**,** लंगर शुल्क की गणना बंदरगाह पर पोत के ठहरने की अवधि के आधार पर सूत्र के अनुसार की जाती है।दरें इस बात पर निर्भर करती हैं कि जहाज किस अवधि के लिए लंगरगाह पर रहता है**,** जिसमें लंगरगाह बिंदु वी**-1** और वाई हैं। विदेश जाने वाले जहाज के

लिए लंगरगाह की दर यू. एस. डी. **$0.0047** जी. आर. टी. **(**सकल पंजीकृत टन**)** प्रति घंटे या वार्डों में पहले दिन से **30** वें दिन तक इसके किसी भी हिस्से में है।यदि पोत को **30** दिनों से अधिक समय तक लंगरगाह में रखा जाता है**,** तो **30** वें दिन के बाद लागू दर **USD $0.0118** है।इस मामले में**,** पोत **13** जून **2020** से वी**-1** लंगरगाह पर था।यह विवाद में नहीं है कि पोत को लंगरगाह में लाए हुए **30** दिनों से अधिक समय बीत चुका था।बिक्री के समय**,** पोत **30** दिनों से अधिक के लिए डॉक किए जाने पर लागू दर पर लंगर शुल्क का भुगतान कर रहा था।जैसा कि डिवीजन बेंच द्वारा अभिनिर्धारित किया गया है**,** यह सुझाव देना दूरगामी है कि पूर्व लंगर बिक्री के तहत जहाज का था और इस तरह के पूर्व लंगर के परिणामस्वरूप यह जो दर आकर्षित करता है**,** वह बिक्री के बिल की तारीख के बाद और खरीदार के कहने पर जहाज के बेचने तक लंगर शुल्क के उद्देश्यों के लिए बोझ की प्रकृति में है।डिवीजन बेंच द्वारा दिए गए निर्णय के अनुसार**,** एन. के. डी. ने जहाज को 'जैसा है**,** जहां है' के आधार पर खरीदा है**,** तत्काल मामले में बाधाओं से मुक्त**,** बिक्री की तारीख से लंगर शुल्क लगाया गया है।दरों का भुगतान दिनों की संख्या के आधार पर किया जाता था।

डी.

ई.

एफ.

जी.

एच.

ए.

जिसे जहाज में रखा गया था।धारा **50-**बी के तहत**,** जब कोई पोत किसी बंदरगाह में प्रवेश करता है**,** लेकिन किसी भी माल या यात्री को नहीं ले जाता है**,** तो उससे प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर बंदरगाह बकाया लिया जाता है**,** जो किसी भी स्थिति में**,** आधी दर से अधिक नहीं होना चाहिए**,** जो वह अन्यथा देय होगी।क्या प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम की धारा **50-**बी के अर्थ के भीतर बंदरगाह बकाया में बंदरगाह परिसर के भीतर देय अन्य शुल्क शामिल हैं**,** यानी**,** इस मामले में बंदरगाह प्रवेश शुल्क के अलावा अन्य शुल्क जारी नहीं हैं जैसा कि डिवीजन बेंच ने अभिनिर्धारित किया है।मुद्दा यह है कि क्या दर लगभग रु**. 5,00,000-**प्रति दिन या **Rs.15,00,000/-** प्रति दिन होगी।डिवीजन बेंच ने अपील को सही माना और सिंगल बेंच के आदेश को अपास्त करना दिया।**[**पैरा **13,14,23-25] [290-E-H; 291-A; 294-C-G]**

बी.

सी.

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः2022 की सिविल अपील संख्या 6858।

2020 के वाणिज्यिक एडमिरल्टी सूट (एल) संख्या 3579 में 2020 के शेरिफ की रिपोर्ट संख्या 53 में 2020 के अंतरिम आवेदन संख्या 6531 में 2021 के वाणिज्यिक अपील (एल) संख्या 1577 में 2021 के क्रॉस ऑब्जेक्शन (एल) संख्या 2057 में बॉम्बे में उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश से।

डी.

सिद्धार्थ भटनागर, वरिष्ठ अधिवक्ता, प्रथमेश कामत, आकाश काकड़े, विक्रांत शेट्टी, गुरदीप सिंह सच्चर, सोमनाथ पधन, श्वेतब कुमार, सुश्री प्रचेता कर, सुश्री सुखदा काकड़े, आदित्य सिद्धरा, नदीम अफरोज, अधिवक्तागण अपीलार्थी के लिए।

ई.

जयंत भूषण, वरिष्ठ अधिवक्ता, ए. वी. रंगम, बडी ए. रंगनाथन, सुश्री अदिति शर्मा, अधिवक्तागण उत्तरदाताओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

एफ.

इंदिरा बनर्जी**,** जे**.**

1. छुट्टी दे दी गई।

2. यह अपील बंबई उच्च न्यायालय (खंड पीठ) के वाणिज्यिक अपील प्रभाग द्वारा 12 फरवरी 2021 को पारित एक निर्णय और आदेश के खिलाफ है, जिसमें प्रत्यर्थी संख्या 1 द्वारा दायर 2021 की वाणिज्यिक अपील (एल) संख्या 1557 की अनुमति दी गई है, जिसे इसके बाद "पोर्ट ट्रस्ट" के रूप में संदर्भित किया गया है और उसी उच्च न्यायालय के वाणिज्यिक प्रभाग (एकल पीठ) द्वारा 6 जनवरी 2021 को पारित एक अंतरिम आदेश को दरकिनार कर दिया गया है।

जी.

एच.

अपीलार्थी मैसर्स एनकेडी मैरीटाइम लिमिटेड द्वारा दायर 2020 के अंतरिम आवेदन संख्या 6531 का निपटान, जिसे इसके बाद "एनकेडी" के रूप में संदर्भित किया गया है।

3. पोत एम. वी. कर्णिका, जिसे इसके बाद "पोत" के रूप में संदर्भित किया गया था, जालेश क्रूज मॉरीशस लिमिटेड का स्वामित्व था, जिसे इसके बाद "जालेश" के रूप में संदर्भित किया गया था और बहामा के झंडे के नीचे नौकायन कर रहा था।

बी.

4. जालेश के अनुरोध पर, ग्लैंडर इंटरनेशनल बंकर डीएमसीसी, जिसे इसके बाद "ग्लैंडर" के रूप में जाना जाता है, ने पोत को बंकरों की आपूर्ति की थी।ग्लैंडर द्वारा पोत को आपूर्ति किए गए बंकरों के लिए शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था।

5. 24 सितंबर, 2020 को, ग्लैंडर ने जहाज में रुचि रखने वाले मालिकों और पक्षों के खिलाफ 2020 का वाणिज्यिक नौसेना (एल) मुकदमा संख्या 3579 के रूप में एक नौसेना का मुकदमा दायर किया, जिसमें बंकरों के लिए शुल्क के साथ-साथ बॉम्बे उच्च न्यायालय के वाणिज्यिक प्रभाग के समक्ष अर्जित ब्याज भी शामिल था।

सी.

6. 7 अक्टूबर 2020 के एक आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय के वाणिज्यिक प्रभाग ने मुंबई के शेरिफ को समाचार पत्रों में विज्ञापन जारी करके सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से जहाज को बेचने का निर्देश दिया।

डी.

7. 28 अक्टूबर 2020 को समाचार पत्रों में प्रकाशित नीलामी नोटिसों के अनुसार, उच्च न्यायालय के निर्देश पर, एनकेडी सहित 13 बोलीदाताओं ने अपनी बोलियां प्रस्तुत कीं।एनकेडी की रुपये की बोली। 11.65 मिलियन सबसे अधिक था और उसी के अनुसार स्वीकार किया गया था।

ई.

8. 7 नवंबर 2020 को या उसके आसपास, एन. के. डी. ने पोत के लिए खरीद मूल्य का भुगतान किया, जिसके बाद 9 नवंबर 2020 को उच्च न्यायालय के प्रोथोनोटरी और वरिष्ठ मास्टर द्वारा एन. के. डी. के पक्ष में बिक्री का बिल तैयार किया गया।बिक्री के बिल में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि पोत को सभी बाधाओं से मुक्त बेच दिया गया था।11 नवंबर 2020 को जहाज की डिलीवरी एनकेडी को दी गई थी।

एफ.

9. यह पोत शुरू में 23 मार्च 2020 को मुंबई बंदरगाह पर पहुंचा था।जब एन. के. डी. पोत को हटाने जा रहा था, तो प्रत्यर्थी संख्या 1 ने लंगर शुल्क के संबंध में बिल उठाए और प्रत्यर्थी संख्या 4 ने हल्के देय शुल्क के संबंध में बिल उठाए।

जी.

10. एन. के. डी. का मामला है कि एन. के. डी. ने पोत को ध्वस्त करने के उद्देश्य से 2020 के वाणिज्यिक नौसेना सूट (एल) संख्या 3579 में 2020 की शेरिफ रिपोर्ट संख्या 53 के माध्यम से आयोजित नीलामी में पोत खरीदा है।बिक्री के नियम और शर्तें शेरिफ रिपोर्ट पर 28 अक्टूबर 2020 के उच्च न्यायालय के आदेश में निर्धारित की गई हैं।

एच.

2020 की वाणिज्यिक नौसेना वाद (एल) संख्या 3579 में 2020 की संख्या 53, अन्य बातों के साथ-साथ, सुविधा के लिए नीचे दी गई हैः-

“10. यह स्पष्ट करने की आवश्यकता नहीं है कि मैसर्स एनकेडी मैरीटाइम लिमिटेड के पक्ष में प्रतिवादी पोत की बिक्री की पुष्टि होने के बाद, इसे सभी बाधाओं से मुक्त, उक्त मैसर्स एनकेडी मैरीटाइम लिमिटेड को सौंप दिया जाएगा।यह निश्चित रूप से मुंबई के शेरिफ के कार्यालय द्वारा निर्धारित समय के भीतर प्राप्त किए जा रहे पूरे बिक्री विचार के अधीन है जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है।”

बी.

11. यह विवाद में नहीं है कि बिल ऑफ सेल में यह भी उल्लेख किया गया है कि बिल को सभी बाधाओं से मुक्त बेचा जा रहा था।हालांकि, सफल बोलीदाता पोत को हटाने में शामिल किसी भी प्रकार की लागत, शुल्क, शुल्क और खर्च का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।एन. के. डी. के अनुसार, प्रत्यर्थी संख्या 4, यानी सीमा शुल्क अधिकारियों ने 23 मार्च 2020 की अवधि के लिए एन. के. डी. पर हल्के देय शुल्क लगाने पर एक बिल उठाया, यानी उस समय जब पोत मुंबई बंदरगाह पर आया था और उसे हटाने की तारीख तक।12. एन. के. डी. का तर्क है कि पोत की भौतिक डिलीवरी 11 नवंबर 2020 को अपीलार्थी को की गई थी।सामान्य लघु देय शुल्क का भुगतान 11 नवंबर 2020 को और उससे किया जाना था।एन. के. डी. ने एंकोरेज शुल्क का भुगतान करने के अपने दायित्व पर भी विवाद किया जैसा कि प्रत्यर्थी संख्या 1 द्वारा दावा किया गया है, जिसे इसके बाद "पोर्ट ट्रस्ट" के रूप में संदर्भित किया गया है।

सी.

डी.

ई.

13. मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट, 1963 की धारा 48,49 और 50 के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए, जिसे इसके बाद पोर्ट ट्रस्ट एक्ट के रूप में संदर्भित किया गया है, मेजर पोर्ट के लिए टैरिफ प्राधिकरण, जिसे इसके बाद "टीएएमपी" के रूप में संदर्भित किया गया है, ने प्रमुख बंदरगाहों के लिए दर के पैमाने को अधिसूचित करते हुए एक अधिसूचना जारी की।इस अधिसूचना के खंड 2.15 में लंगर शुल्क की एक अनुसूची प्रदान की गई है।

14. टी. ए. एम. पी. द्वारा जारी अधिसूचना के खंड 2.15 के अनुसार, लंगर शुल्क की गणना बंदरगाह पर पोत के ठहरने की अवधि के आधार पर सूत्र के अनुसार की जाती है।दरें इस बात पर निर्भर करती हैं कि जहाज लंगरगाह पर किस अवधि के लिए रहता है, इसमें लंगरगाह बिंदु वी-1 और वाई हैं। विदेश जाने वाले जहाज के लिए लंगरगाह की दर यू. एस. डी. $0.0047 जी. आर. टी. (सकल पंजीकृत टन) प्रति घंटे या वार्डों में पहले दिन से 30 वें दिन तक इसके किसी भी हिस्से के लिए है।यदि पोत को 30 दिनों से अधिक समय तक लंगरगाह में रखा जाता है, तो 30 वें दिन के बाद लागू दर USD $0.0118 है।इस मामले में, पोत 13 जून 2020 से वी-1 लंगरगाह पर था।यह विवाद में नहीं है कि पोत को ए में लाए हुए 30 दिनों से अधिक समय बीत चुका था।

एफ.

जी.

एच.

291

मेसर्स एन. के. डी. मैरीटाइम लिमिटेड बनाम द बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज ऑफ द पोर्ट ऑफ मुंबई एंड ऑर्स। [इंदिरा बनर्जी, जे.] ए.

लंगर डालना।बिक्री के समय, पोत 30 दिनों से अधिक के लिए डॉक किए जाने पर लागू दर पर लंगर शुल्क का भुगतान कर रहा था।15. पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दावा किए गए लंगर शुल्क के संबंध में एनकेडी और पोर्ट ट्रस्ट के बीच विवाद उत्पन्न हुए।पोर्ट ट्रस्ट ने इस आधार पर लगभग Rs.15,00,000/- प्रति दिन का शुल्क लिया कि पोत को 30 दिनों से अधिक समय तक लंगरगाह में रखा गया था।यदि पोत को 30 दिनों से कम समय के लिए डॉक किया जाना था, तो लंगर डालने का शुल्क लगभग रु. 5,00,000-प्रति दिन होगा।

बी.

16. एन. के. डी. ने उच्च न्यायालय के वाणिज्यिक प्रभाग में 2020 के वाणिज्यिक नौसेना मुकदमा (एल) संख्या 3579 में एक आवेदन दायर किया, जिसमें सीमा शुल्क अधिकारियों और मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को संशोधित बिलों को बढ़ाने, हल्के देय शुल्क और/या लंगर शुल्क लगाने के लिए निर्देश देने की मांग की गई, जिस तारीख को जहाज का भौतिक कब्जा एन. के. डी. को सौंपा गया था, यानी 11 नवंबर 2020।

सी.

17. एन. के. डी. के तर्कों का मुख्य जोर पोत की बिक्री के नियमों और शर्तों पर आधारित है जो सुविधा के लिए नीचे दिए गए हैं:

डी.

“5. उपरोक्त पोत एम. वी. कामिका (आई. एम. जी. No.8521220) को जहां है, जिस आधार पर बेचा जा रहा है, सभी मौजूदा ऋण देनदारियों और दावों से मुक्त और स्पष्ट है और कोई भी खरीदार) उसके संबंध में या उसके कारण किसी भी नुकसान या दोष के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाएगा।एम. ए. कर्णिका (आई. एम. ओ. No.8521220) को उनके वर्तमान पद से हटाने में शामिल किसी भी प्रकार की सभी लागत, शुल्क, शुल्क और खर्च पूरी तरह से सफल खरीदार के खाते में होंगे।सफल बोलीदाता को उच्चतम/सफल बोलीदाता घोषित होने के 24 घंटे के भीतर पोत एम. वी. कर्णिका (आई. एम. ओ. No.8521220) की सुरक्षा संभालनी चाहिए और इस माननीय न्यायालय में किए जाने वाले पूरे बिक्री विचार का भुगतान करना चाहिए।XXX XXX XXX

ई.

एफ.

10. बिक्री बॉम्बे में माननीय उच्च न्यायालय की मंजूरी के अधीन है।

जी.

11. प्रस्तावक (ओं) या बोलीदाता (ओं) जिनका प्रस्ताव या बोली माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्वीकार की जाएगी।बॉम्बे (इसके बाद "खरीदार" के रूप में संदर्भित) यहां संलग्न प्रपत्र में एक वचन पत्र देगा और इन शर्तों के अनुसार खरीद को पूरा करेगा और खरीद मूल्य का भुगतान भी करेगा।

एच.

उपर्युक्त अवधि संख्या 8 के अनुसार, अन्यथा, उक्त पोत को फिर से बिक्री के लिए रखा जाएगा और फिर से बेचा जाएगा और 1,000 रुपये (केवल दो करोड़ रुपये) या समकक्ष अमेरिकी

डॉलर का अर्नेस्ट मनी डिपॉजिट किया जाएगा और खरीद मूल्य के लिए भुगतान की गई कोई भी राशि जब्त कर ली जाएगी और चूक करने वाली खरीद, पुनर्विक्रय में शामिल होने वाली लागतों, शुल्कों और खर्चों के साथ इस तरह के पुनर्विक्रय पर किसी भी कमी के लिए उत्तरदायी होगी, लेकिन इस तरह के पुनर्विक्रय पर खरीद धन में किसी भी वृद्धि के लाभ का हकदार नहीं होगा।खरीदार इन शर्तों के आधार पर उक्त उपक्रम को ई-मेल और फैक्स सहित अपने पते की सदस्यता भी लेगा।खरीदार (ओं) को ई-मेल और/या फैक्स और/या डाक द्वारा भेजे जाने पर या ऐसे पते पर खरीदार (ओं) के लिए छोड़े गए ऐसे संचार पर सभी संचार किए गए माने जाएंगे, जब तक कि ऐसे खरीदार (ओं) मुंबई के शेरिफ की जानकारी में किसी अधिवक्ता या अधिवक्ता द्वारा प्रतिनिधित्व नहीं करते हैं, जिस मामले में ऐसे अधिवक्ता या अधिवक्ताओं पर सेवा पर्याप्त मानी जाएगी।12. उपरोक्त तरीके से पूरी खरीद राशि का भुगतान करने पर और बॉम्बे में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्वीकृत बिक्री पर, खरीदार (ओं) अपने द्वारा खरीदे गए जहाज को अपने कब्जे में लेने के लिए तत्काल कदम उठाएगा।खरीदार अपने खर्च पर ऐसे कदम उठाएगा जो उस पर अधिकार प्राप्त करने के उद्देश्य से आवश्यक हो और मुंबई का शेरिफ उस ओर से जिम्मेदार नहीं होगा।

बी.

सी.

डी.

ई.

XXX XXX XXX

एफ.

14. खरीदार पोत के पूर्ण खरीद मूल्य का भुगतान करने के बाद और बॉम्बे में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की मंजूरी के साथ उक्त पोत की डिलीवरी तुरंत ले लेगा।उक्त पोत के संबंध में बॉम्बे में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की मंजूरी की तारीख से उक्त पोत ऐसे खरीदारों के जोखिम और खर्च पर रहेगा।

जी.

XXX XXX XXX

16. खरीदार (ओं) फाइल की पुष्टि की तारीख से तुरंत पोत की बिक्री प्रमाण पत्र का एक मसौदा अनुमोदन के लिए मुंबई के शेरिफ को प्रस्तुत करेगा और ए

एच.

इसे मुंबई के शेरिफ द्वारा और उनकी ओर से अनुमोदित किया जाएगा और इसे जारी करने के लिए नौसेना पंजीयक/प्रोथोनोटरी और वरिष्ठ मास्टर उच्च न्यायालय, बॉम्बे को भेजा जाएगा। स्टाम्प शुल्क, पंजीकरण शुल्क आदि सहित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा जारी किए जाने वाले बिक्री प्रमाण पत्र की लागत। इसके संबंध में देय राशि खरीदार द्वारा वहन और भुगतान किया जाएगा।

बी.

17. जहाज के संबंध में बंदरगाह बकाया, शुल्क, कर आदि सहित सभी शुल्क, बकाया का वहन और भुगतान खरीदारों द्वारा बॉम्बे में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की मंजूरी की तारीख से किया जाएगा।"

सी.

18. 6 जनवरी 2021 के एक आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय के वाणिज्यिक प्रभाग (एकल पीठ) ने एनकेडी द्वारा दायर आवेदन को मंजूरी दे दी।

19. पोर्ट ट्रस्ट ने वाणिज्यिक प्रभाग के आदेश के खिलाफ 2021 की वाणिज्यिक अपील (एल) संख्या 1577 दायर की, जबकि एनकेडी ने वाणिज्यिक अपील में 2021 की क्रॉस ऑब्जेक्शन (एल) संख्या 2057 दायर की।

डी.

20. अपीलार्थी की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री सिद्धार्थ भटनागर ने पोत की बिक्री के नियमों और शर्तों का उल्लेख विद्वान और तर्क दिया कि पोत को सभी बाधाओं से मुक्त बेच दिया गया था।श्री भटनागर ने नौसेना (समुद्री दावों का क्षेत्राधिकार और निपटान) अधिनियम, 2017 की धारा 8 का भी उल्लेख किया जो इस प्रकार हैः-

ई.

"8. जहाजों की बिक्री पर अधिकार निहित करना-एक की बिक्री पर

उच्च न्यायालय द्वारा इस अधिनियम के तहत अपने नौसेना अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करते हुए, पोत खरीदार को सभी बाधाओं, ऋण, संलग्नकों, पंजीकृत बंधक और पोत पर समान प्रकृति के शुल्कों से मुक्त करेगा।"

एफ.

21. श्री भटनागर ने तर्क दिया कि जहाज को "जैसा है, जहां है" के आधार पर बेचा गया है, सभी बाधाओं से मुक्त, बिक्री की तारीख से पहले उपार्जित लंगर शुल्क या हल्के देय शुल्क के संबंध में किसी भी दायित्व को जहाज के पूर्व मालिकों द्वारा पूरा किया जाना चाहिए और/या उच्च न्यायालय के प्रोथोनोटरी और वरिष्ठ मास्टर द्वारा उसके पास पड़े जहाज की बिक्री आय से मिलना होगा।एन. के. डी. पर इस तरह के आरोप नहीं लगाए जा सकते।

जी.

22. प्रत्यर्थियों की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री जयंत भूषण ने इस विद्वान पर सहमति व्यक्त की कि पोत को "जैसा है, जहां है" के आधार पर बेचा गया था, जो सभी बाधाओं से मुक्त था।श्री भूषण प्रस्तुत करते हैं

एच.

कि जहाज के संबंध में कोई पूर्व-बिक्री देनदारियाँ एन. के. डी. पर लागू नहीं की गई हैं। बिक्री के नियमों और शर्तों और विशेष रूप से इस शर्त का उल्लेख करते हुए कि पोत के संबंध में बंदरगाह बकाया, शुल्क, कर आदि सहित सभी शुल्क बकाया हैं, श्री जयंत भूषण प्रस्तुत करते हैं कि इसे उच्च न्यायालय द्वारा बिक्री की मंजूरी की तारीख से खरीदार द्वारा वहन और भुगतान किया जाएगा।श्री भूषण ने तर्क दिया कि इस मामले में एन. के. डी. पर बिक्री की मंजूरी की तारीख से लंगरगाह से पोत को हटाने की तारीख तक केवल लंगर शुल्क लगाया गया था।

बी.

23. हमारे विचार में, खंड पीठ ने सही निर्णय दिया कि तर्क योग्यता के बिना था।जैसा कि डिवीजन बेंच द्वारा अभिनिर्धारित किया गया है, यह सुझाव देना दूरगामी है कि पूर्व लंगर बिक्री के तहत जहाज का था और इस तरह के पूर्व लंगर के परिणामस्वरूप यह जो दर आकर्षित करता है, वह बिक्री के बिल की तारीख के बाद और खरीदार के कहने पर जहाज के बेचने तक लंगर शुल्क के उद्देश्यों के लिए बोझ की प्रकृति में है।डिवीजन बेंच द्वारा दिए गए निर्णय के अनुसार, एन. के. डी. ने जहाज को 'जैसा है, जहां है' के आधार पर खरीदा, तत्काल मामले में बाधाओं से मुक्त, बिक्री की तारीख से लंगर शुल्क लगाया गया है।दरें उन दिनों की संख्या के आधार पर देय थीं जिनके लिए पोत को डॉक किया गया था।एन. के. डी. ने अपनी प्रति-आपत्ति में तर्क दिया कि एंकरेज शुल्क पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम की धारा 50-बी के तहत 'पोर्ट बकाया' अभिव्यक्ति के अंतर्गत आता है। धारा 50-बी के तहत, जब कोई पोत किसी बंदरगाह में प्रवेश करता है, लेकिन किसी भी माल या यात्री को नहीं ले जाता है, तो उससे प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर

बंदरगाह बकाया लिया जाता है, जो किसी भी स्थिति में आधी दर से अधिक नहीं होना चाहिए, जिसके साथ वह अन्यथा प्रभार्य होगा।यह प्रस्तुत किया जाता है कि पोर्ट ट्रस्ट एंकरेज शुल्क के लिए दरों के पैमाने के तहत आधे से अधिक दर नहीं ले सकता था।24. श्री भटनागर प्रस्तुत करते हैं कि बंदरगाह बकाया को प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है, बंदरगाह के परिसर के भीतर देय सभी शुल्क व्यापक अभिव्यक्ति 'बंदरगाह बकाया' के अंतर्गत आते हैं।क्या प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम की धारा 50-बी के अर्थ के भीतर बंदरगाह बकाया में बंदरगाह परिसर के भीतर देय अन्य शुल्क शामिल हैं, यानी, इस मामले में बंदरगाह प्रवेश शुल्क के अलावा अन्य शुल्क जारी नहीं हैं जैसा कि डिवीजन बेंच ने अभिनिर्धारित किया है।मुद्दा यह था कि क्या दर लगभग रु. 5,00,000-प्रति दिन या Rs.15,00,000/- प्रति दिन होगी।

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

25. हमारे विचार में, खंड पीठ ने अपील को उचित रूप से स्वीकार किया और एकल पीठ के आदेश अपास्त करना कर दिया।इसलिए याचिका खारिज की जाती है।

एच.

दिव्या पांडे

याचिका खारिज कर दी गई।

(सहायकः रूपांशी विरंग, एलसीआरए)