

[2017] 5 एस.सी.आर. 314

सीमा शुल्क आयुक्त, मुंबई

बनाम

एमआईएस अबान लोयड चिलीज ऑफ शोर लिमिटेड और ओआरएस।

(सिविल अपील क्रमांक 1784-1787/2004)

फरवरी 02, 2017

[दीपक मिश्रा और प्रफुल्ल सी. पंत, जे.जे]

सीमा शुल्क अधिनियम, 1962-'- धारा 111 (ए), (बी), (एफ), {जी), (एच), (जे) और (ओ), धारा 112, धारा 113 (ए), धारा 115, 46, धारा 28 ए, 32 - उल्लंघन - शुल्क की मांग - मरम्मत के लिए भारत में लाए गए रिग को जब्त करना - सीमा शुल्क आयुक्त ने निष्कर्ष दर्ज किया कि प्रश्न में रिग को धारा 46 के तहत घोषित नहीं किया गया था और अन्य औपचारिकताएं भी नहीं की गई थीं, इसलिए, धारा 111 के प्रावधानों के तहत रिग को जब्त करने का आदेश दिया गया और यह भी माना गया कि रिग को घरेलू उपभोग के लिए आयात किया गया था। इसलिए, निर्धारित शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे - ट्रिब्यूनल ने माना कि रिग ने तेल की खोज के उद्देश्य से क्षेत्रीय जल में प्रवेश नहीं

किया था, बल्कि मरम्मत के लिए प्रवेश किया था और यह नहीं कहा जा सकता है कि रिग घरेलू उपभोग के लिए आयातित सामान था और u/s.46 और आगे कवर किया गया था। कि दी गई परिस्थितियों में रिग 011 शुल्क का भुगतान नहीं हुआ - हालाँकि, यह राय दी गई कि धारा 111 (एफ), (जी), (एच), (जे) के प्रावधान आकर्षित होंगे और रिग जब्ती के लिए उत्तरदायी था - अपील पर, आयोजित किया गया: यह निष्कर्ष कि जब रिग की मरम्मत भारत में की गई थी, तो इसे घरेलू उपभोग के लिए आयात किया गया था, यह अस्वीकार्य और दोषपूर्ण है - रिग/जहाज पर मरम्मत करना, भारत में जहाज/रिग के उपयोग या संचालन के बराबर नहीं होगा। - इस प्रकार, यह मानना सही होगा कि केवल जहाज/रिग की मरम्मत कर योग्य आयात होगी - लेकिन, यह नहीं कहा जा सकता कि मालिक ने अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन नहीं किया है, जिनका दायरा बहुत व्यापक है - अधिनियम क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते समय विदेश जाने वाले जहाजों द्वारा अनुपालन को विनियमित और अनिवार्य करता है - अधिनियम के प्रावधानों को पूरा करना और उनका अनुपालन करना आवश्यक है, भले ही जहाज/रिग घरेलू उपभोग के लिए 'अच्छा' न हो - इस प्रकार, ट्रिब्यूनल द्वारा दर्ज किए गए उल्लंघनों में दोष नहीं पाया जा सकता है।

अपीलों को खारिज करते हुए, न्यायालय ने कहा:

न्यायनिर्णयन आदेश फरवरी, 1996 में मरम्मत के लिए बंदरगाह पर लाए जा रहे रिग को संदर्भित करता है और उस पर आधारित है, जिसके लिए अधिसूचना के प्रावधानों के तहत सीमा शुल्क आयुक्त से अनुमति मांगी गई थी। बाद में मरम्मत के बाद रिग बंदरगाह से बाहर चला गया। रिग को दूसरी बार मरम्मत के लिए 9 नवंबर, 1996 को मुंबई बंदरगाह पर लाया गया और 2 दिसंबर, 1996 तक वहीं रहा। उसके बाद रिग को बाहर निकाल लिया गया और भारत के क्षेत्रीय जल से हटा दिया गया, जैसा कि निर्णय आदेश से स्पष्ट है। . रिग को तीसरी बार 9 दिसंबर, 1998 को मुंबई/मुंबई बंदरगाह के बाहरी लंगरगाह में लाया गया और सीमा शुल्क क्षेत्र से हटा दिया गया। इस अवसर पर, पहली बार, अधिकारियों को लगा कि रिग को भारत में आयात किया गया था जब रिग को मरम्मत के लिए क्षेत्रीय जल में लाया गया था। न्यायनिर्णयन आदेश में यह दर्ज नहीं है कि रिग भारत के क्षेत्रीय जल के भीतर परिचालन में था। दूसरी ओर, न्यायनिर्णयन आदेश में यह नहीं बताया गया है कि रिग भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर संचालित नहीं हुआ। इस संबंध में मालिक द्वारा उठाए गए तर्क को न तो विशेष रूप से खारिज किया गया और न ही अलग-अलग निष्कर्ष दर्ज किए गए। निष्कर्ष यह था कि जब रिग की मरम्मत भारत में की जाती है, तो इसे घरेलू उपभोग के लिए भारत में आयात किया जाता है। न्यायनिर्णयन आदेश का मानना है कि की गई मरम्मत से आयात का कार्य पूरा हो जाएगा, क्योंकि घरेलू उपभोग की आवश्यकता पूरी हो जाएगी। उक्त निष्कर्ष अस्वीकार्य एवं दोषपूर्ण है। किसी जहाज की मरम्मत मात्र से

जहाज को भारत में उपयोग में नहीं लाया जा सकता है और इससे घरेलू खपत नहीं होगी क्योंकि जहाज का उपयोग भारत के क्षेत्र में नहीं किया गया था। जहाज की मरम्मत की जाती है और जहाज का उपयोग नहीं किया जाता है। यह भारत में जहाज/रिग के उपयोग या संचालन के बराबर नहीं होगा। इस प्रकार, यह नहीं कहा जा सकता है कि जहाज, यानी रिग, भारत में आयात किया गया था जब उसने मरम्मत के उद्देश्य से 1996 में दो बार और 1998 में एक बार लंगर डाला था, क्योंकि घरेलू उपभोग का तत्व तब भी गायब है जब जहाज, यानी। , रिग, प्रादेशिक जल में प्रवेश कर गया था। इस प्रकार, यह मानना गलत होगा कि 1996 या 1998 में जहाज की मरम्मत मात्र कर योग्य आयात होगी। [पैरा 29) [334-डी-एच; 335-ए-बी]

2. अधिकारियों ने इस तथ्य पर जोर दिया है कि रिग को ओएनजीसी के तेल क्षेत्र में उपयोग करने के लिए खरीदा गया था और इस उद्देश्य के लिए मालिक ने एक आवेदन किया था और उद्योग मंत्रालय द्वारा आयात के लिए अनुमति/लाइसेंस प्रदान किया गया था। रिग को रिग के आयात लाइसेंस के आधार पर सरकार द्वारा जारी विदेशी मुद्रा से खरीदा गया था। विदेशी मुद्रा जारी करना, अनुमोदन और लाइसेंस आदि आयात से पहले होते हैं। उपरोक्त मंजूरी/लाइसेंस और विदेशी मुद्रा जारी करने के बावजूद आयात नहीं हो सकता है। किसी अन्य अधिनियम/प्रावधान का उल्लंघन हो सकता है क्योंकि रिग का आयात नहीं किया गया था, यद्यपि

इस प्रश्न का निर्णय करने के लिए कि क्या रिग को भारत में आयात किया गया था, घरेलू खपत की आवश्यकता को पूरा करना होगा। तभी, अकेले 'अच्छा', यानी, जहाज/रिग अधिनियम के तहत कर योग्य और सीमा शुल्क देय होगा। प्रासंगिक रूप से, न्यायनिर्णयन आदेश यह नहीं मानता कि आयात 1987 में हुआ था जब रिग को पहली बार खुले समुद्र में परिचालन में लाया गया था। इसे आयात या घरेलू उपभोग की तारीख नहीं माना गया। अधिकारियों के अनुसार आयात तब हुआ था जब रिग को मरम्मत के लिए लाया गया था। रिग का मूल्यांकन 1998 में मरम्मत के लिए रिग की अंतिम यात्रा के आधार पर किया गया है। [पैरा 30) (335-सी-एफ)

3. हालांकि कोई आयात नहीं हुआ था, लेकिन उक्त निष्कर्ष पर यह नहीं कहा जा सकता है कि मालिक ने अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन नहीं किया है, जो कि बहुत व्यापक और व्यापक दायरे में हैं। यह अधिनियम क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते समय विदेश जाने वाले जहाजों द्वारा अनुपालन को विनियमित और अनिवार्य करता है। अधिनियम के प्रावधानों को पूरा करना और अनुपालन करना आवश्यक है, तब भी जब भारत में आयात के लिए कोई सामान नहीं उतारा जाना है या जहाज घरेलू उपभोग के लिए 'अच्छा' नहीं है। इस प्रकार, ट्रिब्यूनल द्वारा दर्ज किए गए उल्लंघनों में दोष नहीं पाया जा सकता है। [पैरा 31] (335-जी-एच; 336-ए)

यूओआई बनाम वी.एम. सालगांवकर एंड ब्रदर्स प्राइवेट लिमिटेड.1998) 4 एससीसी 263: [1998) 2 एससीआर 293; एमरशिप मैनेजमेंट प्राइवेट लिमिटेड बनाम यूओआई 1996 (86) ईएलटी 15; सिंधिया स्टीमशिप कंपनी लिमिटेड बनाम सीसी 1988 (36) ईएलटी 581; सेडको फॉरेक्स इंटरनेशनल ड्रिलिंग इंक. बनाम सीसी 2001 (135) ईएलटी 625 (त्रि-मुंबई); प्राइड फ़ोरानियर बनाम यूओआई और अन्य। एआईआर 2001 जन्म 332; सालगांवकर इंजीनियरिंग बनाम ओजेएफ गेम्स 1984 (86) जन्म एलआर 127; यूओआई बनाम मुस्तफा और नजीभाई ट्रेडिंग कंपनी 1998 (101) ईएलटी 529; एससी चौगुले एंड कंपनी बनाम यूओआई (1987) 1 सेक्शन 730: (1987) 2 एससीआर 351; अबान ल्योड चाइल्स ऑफशोर लिमिटेड और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य (2008) 11 एससीसी 439: (2008) 6 एससीआर 468 - संदर्भित।

केस कानून संदर्भ

1996 (86) ईएलटी 15	संदर्भित	पैरा 4
1988 (36) ईएलटी 581	संदर्भित	पैरा 4
2001 (135) ईएलटी 625 (त्रि-मुंबई)	संदर्भित	पैरा 4

एआईआर 2001 बॉर्न 332	संदर्भित	पैरा 5
1984 (86) बोर्न एलआर 127	संदर्भित	पैरा 6
1998 (101) ईएलटी 529	संदर्भित	पैरा 8
[1987] 2 एससीआर 351	संदर्भित	पैरा 8
(1998] 2 एससीआर 293	संदर्भित	पैरा 9
(2008] 6 एससीआर 468	संदर्भित	पैरा 27

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 1784-1787/2004।

सी.-11/1617103-डब्ल्यूजेडबी दिनांक 30.06.2003 के निर्णय और आदेश संख्या सी-11/1617103-डब्ल्यूजेडबी से, सी.टी.एम., उत्पाद शुल्क और सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण, डब्ल्यूजेडबी, जय सेंटर 3 मंजिल, 34 पी.डी. मेलो रोड, पूना स्ट्रीट, मस्जिद बंदर, (ई) मुंबई-400009, आवेदन संख्या सीआईएमए (ओआरएस) 945101- अपील में एमयूएम सी-716, 781, 814101-एमयूएम

साथ

सी. ए. नं. 4342-4345/2004। ए.के. पांडा, सीनियर. अधिवक्ता, ताराचंद्र शर्मा, सुश्री निशा बागची, सुश्री. सुजीता श्रीवास्तव, बी. कृष्णा प्रसाद, रमेश सिंह, कु. बीना गुप्ता, ए. टी. पात्रा, निपुण मल्होत्रा, रुचिका

डी. (मिस. 0. पी. खेतान एंड कंपनी के लिए), विवेक जैन, महेश अग्रवाल, सुश्री. देविका मोहन, ई. सी. अग्रवाल, सलाहकार। उपस्थित पक्षों के लिए.

न्यायालय का फैसला **न्यायाधीश दीपक मिश्रा** द्वारा सुनाया गया

1. वर्तमान अपील आवेदन संख्या सीआईएमए (ऑर्स) 945101 में सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण (संक्षेप में, "न्यायाधिकरण") द्वारा पारित 30 जून, 2003 के फैसले और आदेश के खिलाफ दायर की गई है। - सी/716, 781, 782, 814101 में मम - राजस्व के साथ-साथ निर्धारिती द्वारा मम क्योंकि दोनों ट्रिब्यूनल द्वारा निकाले गए कुछ निष्कर्षों के संबंध में व्यथित हैं। चूंकि मुख्य विवाद विभाग द्वारा पसंद की गई अपीलों से संबंधित है, हम इसके द्वारा पसंद की गई अपीलों से तथ्य लेंगे और तदनुसार, हम पार्टियों का वर्णन करेंगे।

2. पहली प्रतिवादी, मिस अबन लोयड चाइल्स ऑफशोर लिमिटेड, अन्य बातों के अलावा, तेल के लिए अनुबंध के आधार पर अपतटीय तेल और गैस खोजपूर्ण ड्रिलिंग और संबंधित गतिविधियों के व्यवसाय में लगी हुई है और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) ने ऐसी तेल क्षेत्र सेवाओं के लिए एक रिग के आयात के लिए 25.03.1987 को भारत सरकार से मंजूरी प्राप्त की थी। इसे कुछ ड्रिलिंग उपकरणों के साथ उक्त रिग के आयात के लिए एक विशेष आयात लाइसेंस प्रदान किया गया था जिसका नंबर पी/सीजी/2103211 दिनांक

24.04.1987 था। उक्त आयात लाइसेंस के विरुद्ध आईसीआईसीआई बॉम्बे द्वारा एल/सी नंबर आईसीआईसीआई/आरएफ/87/2 दिनांक 08.05.1987 के तहत कवर किए गए पूंजीगत सामान के शिपमेंट के लिए यूएस \$ 1,521,000/- की राशि का एक पुष्टिकृत अपरिवर्तनीय क्रेडिट पत्र दिया गया था। उक्त लेटर ऑफ क्रेडिट से जुड़े विशेष निर्देशों के अनुसार, परिवहन दस्तावेजों को एक सहित छह शर्तों को पूरा करना आवश्यक था, अर्थात्, शिपिंग दस्तावेज को अंतिम गंतव्य का स्थान इंगित करना चाहिए और निर्वहन के बंदरगाह से अलग नहीं होना चाहिए। जैसा कि तथ्यात्मक मैट्रिक्स से पता चला है, निर्धारिती ने जुलाई 1987 में ग्रिफिन अलेक्जेंडर ड्रिलिंग कंपनी से 5.39 मिलियन अमेरिकी डॉलर की कीमत पर एक रिग, ग्रिफिन अलेक्जेंडर III खरीदा। अक्टूबर 1987 में रिग को सीधे बॉम्बे हाई स्थित ड्रिलिंग साइट पर ले जाया गया। फरवरी 1996 में, आयातक ने सीमा शुल्क आयुक्त, मुंबई को पत्र लिखकर अधिसूचना संख्या 153/94-सीयूएस के प्रावधानों के अनुसार मरम्मत और पुनः निर्यात के लिए रिग को मुंबई में आयात करने की अनुमति मांगी।

3. इसमें कोई विवाद नहीं है कि रिग को 12.11.1996 को मुंबई बंदरगाह के जल क्षेत्र में खींच लिया गया था और इसकी मरम्मत के बाद इसे भारत के क्षेत्रीय जल क्षेत्र से बाहर ले जाया गया था। 9 दिसंबर, 1998 को इसे एक बार फिर भारत में आयात किया गया, जिसे ओएनजीसी के दो टर्गों, मालवीय IV और SCI-05 द्वारा भारतीय क्षेत्रीय जल में खींच लिया गया। मरम्मत के बाद, रिग को फिर से भारतीय जल सीमा से बाहर खींच लिया गया। आयात के इन दो मामलों में सीमा

शुल्क अधिकारियों द्वारा की गई जांच से वे इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि भारत में रिग लाने के इन दो कृत्यों के संबंध में निर्धारिती और अन्य लोगों द्वारा कुछ प्रावधानों का उल्लंघन किया गया था। 27 मार्च 1999 को रिग को औपचारिक रूप से जब्त कर लिया गया लेकिन बाद में बॉम्बे उच्च न्यायालय के समक्ष निर्धारिती द्वारा दायर रिट याचिकाओं में पारित आदेश के बाद रिहा कर दिया गया, जिसमें 1.0 करोड़ रुपये की राशि के भुगतान और इसके मूल्य के लिए एक बांड के निष्पादन पर रिग का उपयोग करने की अनुमति दी गई थी। इसके बाद, 23 सितंबर, 1999 को निर्धारिती को एक नोटिस जारी किया गया जिसमें आरोप लगाया गया कि 1996 और 1998 में हुआ आयात कानून के प्रावधानों के विपरीत था और सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 111 के खंड (ए), (बी), (जी), (एच), (जे) और (ओ) के तहत रिग को जब्त करने का प्रस्ताव (संक्षिप्तता के लिए, "अधिनियम") और अधिनियम की धारा 113 के खंड (ए), 27.91 करोड़ रुपये की शुल्क राशि की मांग, अधिनियम की धारा 112 के तहत शुल्क राशि पर धारा 28 ए के तहत ब्याज और आयातक पर जुर्माना का प्रस्ताव। ओएनजीसी पर धारा 112 के तहत जुर्माना लगाने और धारा 115 के तहत तीन जहाजों को जब्त करने की भी मांग की गई थी, और ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कंपनी लिमिटेड के स्वामित्व वाले मालविया IV का उपयोग 1996 और 1998 में रिग को खींचने के लिए किया गया था। निर्धारिती द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर विचार करने के बाद, आयुक्त ने एक आदेश पारित किया जिसमें उन्होंने यह निष्कर्ष दर्ज किया कि रिग को तीन मौकों पर मुंबई लाया गया था; फरवरी, 1996 में, 9 नवंबर, 1996 को और 9 दिसंबर, 1998 को। इसे टोइंग रिग्स के आयात सामान्य घोषणापत्र में घोषित नहीं किया गया था, जैसा कि

अधिनियम की धारा 46 के तहत आवश्यक था। प्रवेश बिल दाखिल करने जैसी औपचारिकताएं नहीं की गईं और इसलिए, धारा 111 के खंड (टी), (जी), (जे), (एच) और (जे) के तहत रिग को जब्त करने का आदेश दिया गया था। आयुक्त ने यह भी माना कि रिग घरेलू उपभोग के लिए आयात किया गया था, इसलिए, करदाता 44,40,28,320/- रुपये के मूल्य पर शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे, जो रिग की निर्मित लागत से 70% मूल्यह्रास के बाद निर्धारित किया गया था। इस दृष्टिकोण से, उक्त प्राधिकारी ने 27.91 करोड़ रुपये की शुल्क राशि की मांग, रिग को जब्त करने की पुष्टि की और 2.0 करोड़ रुपये के जुर्माने का भुगतान करके इसे भुनाने का विकल्प दिया था। प्राधिकरण ने कंपनी के प्रबंध निदेशक पी.ए.अब्राहम को दोषमुक्त कर दिया, उपाध्यक्ष पी.वेंकटेश्वरन और महाप्रबंधक ए.पी.एस.संधू में से प्रत्येक पर 50,000/- रुपये का जुर्माना लगाया, तीन टोइंग जहाजों को जब्त करने का आदेश दिया लेकिन प्रत्येक को 1.0 लाख रुपये के जुर्माने के भुगतान पर उन्हें छुड़ाने की अनुमति दी और ओएनजीसी और आयातक के एजेंट बेनी लिमिटेड पर जुर्माना लगाया।

4. उक्त आदेश से व्यथित होकर निर्धारिती ने ट्रिब्यूनल के समक्ष अपील की। बॉम्बे उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णयों, अर्थात् मेर्सलिटिप मैनेजमेंट प्राइवेट लिमिटेड बनाम यूओआई' के आधार पर, कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा दिया गया सिंधिया स्टीम्स/टिप कंपनी लिमिटेड बनाम सीसी2 और सेडको फॉरेक्स इंटरनेशनल ड्रिलिंग इंक. बनाम सीसी3 में ट्रिब्यूनल का पूर्व निर्णय, निर्धारिती द्वारा ट्रिब्यूनल के समक्ष यह तर्क दिया गया कि न तो कोई

शुल्क देय था और न ही कोई जुर्माना लगाया जा सकता था। यह भी आग्रह किया गया कि जब विदेश जाने वाले जहाज केवल मरम्मत के लिए भारतीय क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते हैं तो ऐसा करना बंद न करें। वैकल्पिक रूप से, यह तर्क दिया गया कि आपके आयुक्त द्वारा 1982 में मूल रूप से निर्मित लागत से शुरू करके और मूल्यहास का निर्धारण करने के लिए अपनाई गई विधि पूरी तरह से गलत थी। निर्धारिती के अनुसार, धारा 111 में निहित किसी भी पहलू का कोई उल्लंघन नहीं हुआ और इसलिए, कोई जुर्माना नहीं लगाया जा सकता।

5. विभाग की ओर से, यह प्रतिपादित किया गया कि बॉम्बे उच्च न्यायालय का निर्णय प्रासंगिक नहीं था क्योंकि न्यायालय ने इस बात पर विचार नहीं किया था कि जब कोई रिग भारत के क्षेत्रीय जल में संचालित होता है तो वह विदेश जाने वाला जहाज था या नहीं। प्राइड फोरमर बनाम यूओआई और अन्य में बॉम्बे हाई कोर्ट के बाद के फैसले का संदर्भ दिया गया था, जिसमें यह माना गया था कि निर्दिष्ट क्षेत्रों में काम करने वाले रिग विदेश जाने वाले जहाज नहीं हैं क्योंकि ऐसे क्षेत्रों को भारतीय क्षेत्र माना जाता है; और एक बार जब इसे भारतीय क्षेत्र में लाया जाता है, तो यह विदेश जाने वाला जहाज नहीं रह जाता है। मूल्यांकन के संबंध में तर्क का गंभीरता से विरोध किया गया।

6. ट्रिब्यूनल ने इस निर्विवाद तथ्य पर ध्यान दिया कि जब रिग भारतीय क्षेत्रीय जल के बाहर ड्रिलिंग और ऐसी गतिविधियों में लगा हुआ था और प्रादेशिक जल, महाद्वीपीय शेल्फ, विशेष आर्थिक क्षेत्र और अन्य समुद्री क्षेत्र अधिनियम, 1976 के तहत क्षेत्रों में नहीं था (संक्षेप में, "1976 अधिनियम"), यह एक विदेश

जाने वाला जहाज था। ट्रिब्यूनल द्वारा यह सवाल उठाया गया था कि क्या जहाज मरम्मत के उद्देश्य से भारतीय क्षेत्रीय जल में प्रवेश करने पर विदेश जाने वाला जहाज नहीं रह जाता है। इसने एमरशिप मैनेजमेंट प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) में बॉम्बे हाई कोर्ट के फैसले का हवाला दिया और कहा कि उक्त निर्णय इस प्रस्ताव का अधिकार है कि एक ड्रिलिंग रिग, जब भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर ड्रिलिंग कार्यों में लगा होता है, एक विदेश जाने वाला जहाज है . इसने सिंधिटल स्टीमशिप कंपनी लिमिटेड (सुप्रा) में कलकत्ता उच्च न्यायालय के फैसले का भी हवाला दिया, जिसने इस तर्क को स्वीकार कर लिया था कि जब जहाज की मरम्मत चल रही थी और माल को विदेशी बंदरगाहों तक ले जाने की तैयारी की गई, यह विदेश जाने वाला जहाज नहीं रहा। ट्रिब्यूनल ने प्राइड फोरमर (सुप्रा) में प्राधिकार का उल्लेख किया, जिसमें बॉम्बे हाई कोर्ट ने एमरशिप मैनेजमेंट प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) के फैसले पर ध्यान देते हुए कहा था कि 1976 के अधिनियम 80 के तहत निर्दिष्ट क्षेत्र में स्थित रिग को आपूर्ति किए गए आयातित स्टोर अधिनियम की धारा 86 के अंतर्गत नहीं आएंगे। . ट्रिब्यूनल ने इस तथ्य की सराहना की कि उक्त निर्णय में सलगांवकर इंजीनियरिंग बनाम ओजेएफ गेम्स 5 में उस न्यायालय की डिवीजन बेंच के फैसले पर भरोसा किया गया था। यह केवल वह जहाज है जो वास्तव में एक निश्चित समय पर भारत में एक बंदरगाह और भारत के बाहर एक बंदरगाह के बीच माल या यात्रियों को ले जा रहा है, एक विदेश जाने वाला जहाज है। अधिनियम के प्रावधानों और क्षेत्र के अधिकारियों का विश्लेषण करते हुए, ट्रिब्यूनल ने माना कि एक जहाज जो मुंबई और मुंबई के बीच माल या यात्रियों की ढुलाई में लगा हुआ है। अबू धाबी एक विदेश जाने वाला जहाज है जो परिभाषा के पहले भाग में आता है और यह

अपनी पूरी यात्रा के दौरान एक विदेश जाने वाला जहाज होगा, अगर, इन दो बंदरगाहों के बीच अपनी यात्रा के दौरान, यह अन्य भारतीय बंदरगाहों को छूता है। इसने आगे कहा कि एक रिग को विदेश जाने वाले जहाज के रूप में एमरशिप मैनेजमेंट प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) में रखा गया था क्योंकि यह विस्तारित परिभाषा के खंड (2) के मद्देनजर भारतीय क्षेत्रीय जल के बाहर परिचालन में लगा हुआ था, लेकिन दूसरे पर विचार करते समय परिभाषा के पहले भाग को लागू करना उचित नहीं होगा। उस आधार पर ट्रिब्यूनल ने माना कि विस्तारित परिभाषा के तीन खंडों में से प्रत्येक अलग-अलग तथ्य स्थितियों पर लागू होता है, और इनमें से प्रत्येक स्थिति पर उसके अपने गुणों के आधार पर विचार करने की आवश्यकता होती है। इस दृष्टिकोण के कारण, इसने फैसला सुनाया: -

"इसलिए यह कहना संभव नहीं होगा कि एक जहाज जो क्षेत्रीय जल के बाहर लंबे समय तक बिना किसी ऑपरेशन के लंगर डाले खड़ा है, वह एक विदेश जाने वाला जहाज है। इसी तरह, जब कोई रिग मरम्मत के उद्देश्य से भारतीय क्षेत्रीय जल में प्रवेश करता है, यह स्पष्ट रूप से भारत के बाहर किसी भी ऑपरेशन में शामिल नहीं है और विदेश जाने वाले जहाज के अपने चरित्र को खो रहा है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि जब यह भारतीय जलक्षेत्र छोड़ेगा और अपना संचालन फिर से शुरू करेगा तो यह एक विदेश जाने वाले जहाज के रूप में अपना चरित्र फिर से शुरू कर सकता है। यह वास्तव में सालगांवकर इंजीनियरिंग बनाम ओजेएफ गेम्स में लिया गया दृष्टिकोण है।

इसलिए, हमें यह कहना संभव नहीं लगता कि रिग, उस अवसर पर जब उसने भारतीय जलक्षेत्र में प्रवेश किया था, एक विदेश जा रहा जहाज था।"

7. इस तर्क पर ध्यान देते हुए कि रिग का आयात नहीं किया गया था, उसने राय दी:-

"यह घरेलू उपभोग के लिए नहीं था और इसलिए प्रवेश बिल दाखिल करने की आवश्यकता नहीं थी। एक संबंधित तर्क यह भी उठाया गया है कि रिग के संबंध में आयात का कार्य पूरा नहीं हुआ था। पैरा प्राइवेट लिमिटेड 1999 (112) ईएलटी 3 में सुप्रीम कोर्ट के फैसले पर यह कहने पर भरोसा किया जाता है कि जब आयात का कार्य शुरू होता है, जब माल भारत के क्षेत्रीय जल में प्रवेश करता है, यह जारी रहता है और ये तभी पूरा होता है जब माल देश में माल के द्रव्यमान के साथ विलीन हो जाता है।"

8. इतना कहने के बाद, ट्रिब्यूनल ने विभाग के इस तर्क पर विचार किया कि जब रिग भारत में आया, तो उसने रिग के रूप में अपना चरित्र खो दिया और माल बन गया और उसका आयात पूरा हो गया। राजस्व ने यूओ/वी. मुस्तफा और नजीभाई ट्रेडिंग कंपनी पर निर्भरता बढ़ा दी थी। ट्रिब्यूनल ने पाया कि उक्त निर्णय को ट्रिब्यूनल द्वारा अलग कर दिया गया था क्योंकि मामले के तथ्यों में इस न्यायालय द्वारा समझा गया आयात नहीं हुआ था। ट्रिब्यूनल ने सी/1 उगुले एंड कंपनी बनाम यूओआई के फैसले का हवाला दिया, जिसमें अदालत इस बात पर विचार कर रही थी कि क्या भारत में प्रवेश करने वाले दो ट्रांसशिपर घरेलू उपभोग के लिए सामान

थे और इसके संबंध में प्रवेश का बिल दाखिल करना आवश्यक था। . यह माना गया कि अधिनियम की धारा 46(1) के प्रयोजनों के लिए जहाजों को माल के रूप में रखने का कोई औचित्य नहीं था और, इसलिए, इस सवाल का समाधान किया गया कि क्या जिन जहाजों का उपयोग थोक वाहकों की टॉपिंग के लिए भारतीय क्षेत्रीय जल में किया जाना था, उन्हें केवल उस आधार पर घरेलू उपभोग के लिए जहाज कहा जा सकता है। इसमें कहा गया है कि सीमा शुल्क लगाने के प्रयोजनों के लिए, यह निर्धारित करना आवश्यक है कि क्या आयातित सामान "घरेलू उपभोग के लिए सामान" हैं। उस मामले में न्यायालय ने वैधानिक प्रावधानों का विश्लेषण करने के बाद इस प्रकार कहा: -

" 15. हमारे विचार में, सीमा शुल्क लगाने के उद्देश्य से, यह निर्धारित करने के लिए कि क्या कोई आयातित सामान "घरेलू उपभोग के लिए सामान" है, जब सामान भारतीय क्षेत्रीय जल में लाया जाता है तो हमें सामान के प्राथमिक इच्छित उपयोग का पता लगाना होता है। यदि सामान का उपयोग मुख्य रूप से भारत में किया जाना है, तो इसके बावजूद वे घरेलू उपभोग के लिए सामान हैं। उनका उपयोग भारत के बाहर भी उसी या अन्य उद्देश्यों के लिए किया जा सकता है। हम खुद को यह कहने से बचाते हैं कि इसका उलटा सच हो सकता है। यह सवाल कि क्या सामान मुख्य रूप से भारत में उपयोग करने के लिए नहीं है, लेकिन भारत में कभी-कभी छोटी अवधि के लिए उपयोग किया जाता है, वह भी "घरेलू उपभोग के लिए सामान" अभिव्यक्ति के अर्थ में आता है, हमारे द्वारा इसकी जांच नहीं की गई है। हमने

केवल इस सवाल पर विचार किया है कि क्या भारत में मुख्य रूप से उपयोग के लिए लाए गए सामान घरेलू उपभोग के लिए सामान हैं, भले ही वे कभी-कभार या संयोग से भारत के बाहर उपयोग किए जाते हैं। हमारा मानना है कि वे हैं।"

9. उक्त प्राधिकरण में निर्धारित आदेश का उल्लेख करने के बाद, ट्रिब्यूनल ने आगे यूओआई बनाम वी.एम. सालगांवकर एंड ब्रदर्स प्राइवेट लिमिटेड 8 में प्राधिकरण का उल्लेख किया, जिसमें इस न्यायालय द्वारा यह राय दी गई है कि धारा 46 में प्रयुक्त अभिव्यक्ति "घरेलू उपभोग" इस बात की गारंटी नहीं देती है कि वस्तु का पूरी तरह से उपयोग किया जाना चाहिए था और यहां तक कि वस्तु को किसी भी प्रकार की उपयोगिता में डालना घरेलू उपभोग के बराबर होगा। निर्णयों के अनुपात का विश्लेषण करते हुए, न्यायाधिकरण ने अंततः निष्कर्ष निकाला कि इन निर्णयों के अनुसार, यदि वस्तुओं को भारत में किसी भी प्रकार के उपयोग में लाने के इरादे से आयात किया जाता है, वे घरेलू उपभोग के लिए सामान हैं और भले ही भारत में जहाज का उपयोग कभी-कभी छोटी अवधि के लिए किया जाता है, यह घरेलू उपभोग के लिए सामान होगा; विचाराधीन रिग का भारत में उपयोग करने का इरादा नहीं था क्योंकि इसे केवल मरम्मत के उद्देश्य से भारत में लाया गया था; और यह नहीं कहा जा सकता है कि मरम्मत के लिए भारत में लाया गया और मरम्मत के बाद बाहर ले जाया गया रिग भारत में उपयोग करने का इरादा था क्योंकि मरम्मत आवश्यक होने के कारण इसे उचित रूप से उपयोग में नहीं लाया जा सका।

10. ट्रिब्यूनल ने आगे कहा कि सेडको फॉरेक्स (सुप्रा) में, यह केवल एक ड्रिलिंग रिग से संबंधित था जिसे तेल की खोज और दोहन के लिए ओएनजीसी के साथ हस्ताक्षरित अनुबंध के अनुसरण में भारत में आयात किया गया था, जिसमें यह नोट किया गया कि रिग भारतीय जल में अपतटीय तेल की खोज या दोहन के लिए उपयोग करने में सक्षम हैं और इसलिए, यह निष्कर्ष निकाला गया कि यह नहीं कहा जा सकता है कि रिग भारत में उपयोग के लिए नहीं था, और इस प्रकार, इसका मतलब यह नहीं होगा कि इसका देश में माल के बड़े पैमाने पर विलय नहीं हुआ है। इसने आगे कहा कि सेडको फॉरेक्स (सुप्रा) में विचाराधीन रिग को ओएनजीसी और बाद में एनरॉन पावर एंड गैस कंपनी के साथ एक अनुबंध की पूर्ति के दौरान भारत में लाया गया था। वर्तमान मामले में, विचाराधीन रिग ने तेल की खोज या दोहन के प्रयोजनों के लिए क्षेत्रीय जल में प्रवेश नहीं किया था, बल्कि केवल मरम्मत के प्रयोजनों के लिए क्षेत्रीय जल में प्रवेश किया था। ट्रिब्यूनल ने यह भी पाया कि ड्रिलिंग के लिए एक बिंदु से दूसरे बिंदु तक जाने के उद्देश्य से रिग भारतीय जल के माध्यम से पारगमन की प्रक्रिया में नहीं था और यही मामला है, यह नहीं कहा जा सकता कि रिग घरेलू उपभोग के लिए आयातित सामान था और अधिनियम की धारा 46(1) के तहत आता था। इसने आगे कहा कि इस न्यायालय द्वारा निर्धारित सिद्धांत यह है कि आयात का कार्य तब शुरू होता है जब माल क्षेत्रीय जल में प्रवेश करता है, यह जारी रहता है और तभी पूरा होता है जब यह देश में माल के द्रव्यमान के साथ विलय हो जाता है, इससे पहले के तथ्यों पर लागू होगा और इसलिए, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि आयात पूरा नहीं हुआ था। उपरोक्त

आधार पर, यह निष्कर्ष निकाला गया कि इन परिस्थितियों में रिग पर शुल्क का भुगतान उत्पन्न नहीं हुआ और भले ही रिग शुल्क के लिए उत्तरदायी था।

11. अधिनियम की धारा 111 के खंड (एफ), (जी) और (जे) के प्रावधानों के उल्लंघन को लेकर न्यायाधिकरण ने विभिन्न पहलुओं का विश्लेषण करते हुए राय दी कि धारा 111 के प्रावधान आकर्षित होंगे और इसलिए, खंड (एफ) का उल्लंघन स्थापित किया गया था। यह भी माना गया कि खंड (जी) भी लागू होगा क्योंकि माल सक्षम प्राधिकारी की अनुमति के बिना अनलोड किया गया था जैसा कि अधिनियम की धारा 32 के तहत आवश्यक है। यह भी माना गया कि खंड (एच) और (जे) लागू होंगे। इस दृष्टिकोण के चलते, ट्रिब्यूनल ने राय दी कि रिग जब्ती के योग्य है। हालाँकि, यह राय दी गई कि आयातक की ओर से उक्त नियमों का उल्लंघन करने का कोई जानबूझकर इरादा नहीं था, हालांकि स्पष्ट लापरवाही हुई थी और नियमों का पालन नहीं किया गया था। तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, इसने रिग के मोचन के लिए जुर्माना कम कर दिया। इसने राजस्व को 2004 की सिविल अपील संख्या 1784-1787 और मेसर्स अबान लोयड चाइल्स ऑफशोर लिमिटेड को 2004 की सिविल अपील संख्या 4342-4345 दाखिल करने के लिए मजबूर किया है।

12. हमने सभी अपीलों में प्रतिवादी नंबर 1 निर्धारिती की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ वकील श्री ए.के.पांडा, अपीलकर्ता-विभाग के विद्वान वकील श्री बी.कृष्ण प्रसाद और श्री रमेश सिंह, विद्वान वकील को सुना है।

13. विवाद की सराहना करने के लिए, अधिनियम के तहत परिकल्पित कुछ अवधारणाओं को समझना आवश्यक है। अधिनियम के प्रयोजन के लिए 'माल' में जहाज, विमान और वाहन शामिल हैं जैसा कि धारा 2 की उपधारा (22) में परिभाषित किया गया है, फिर भी एक जहाज या विमान के बीच अंतर को केवल एक वस्तु के रूप में पहचाना जाना चाहिए और जब जहाज या विमान आयातित सामान लेकर भारत आता है। जब किसी जहाज या विमान को माल के रूप में भारत में आयात किया जाता है, तो उस पर सीमा शुल्क देय होता है। हालाँकि, जब किसी जहाज का उपयोग आयातित सामान के परिवहन के रूप में किया जाता है, तो स्थिति अलग होगी। इस संदर्भ में अधिनियम की धारा 43 का संदर्भ लाभदायक होगा। इसे इस प्रकार पढ़ा जाता है:-

"43. इस अध्याय के कुछ प्रावधानों से कुछ श्रेणियों के वाहनों को छूट।"-(!)

धारा 30, 41 और 42 के प्रावधान ऐसे वाहन पर लागू नहीं होंगे जो.. अपने यात्रियों के सामान के अलावा कोई सामान नहीं ले जाता है।

(2) केंद्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस अध्याय के सभी या किसी प्रावधान से निम्नलिखित श्रेणियों के वाहनों को छूट दे सकती है-

(ए) सरकार या किसी विदेशी सरकार से संबंधित वाहन;

(बी) जहाज और विमान जो किसी आपात स्थिति के कारण अस्थायी रूप से भारत में प्रवेश करते हैं।"

14. उक्त प्रावधान के अनुसार, धारा 30, 41 और 42 ऐसे वाहन पर लागू नहीं होंगे, जो यात्रियों के सामान के अलावा कोई सामान नहीं ले जाता है। धारा 2 की उपधारा (42) में परिभाषित 'वाहन' शब्द का अर्थ भूमि पर उपयोग किए जाने वाले किसी भी प्रकार का वाहन है। तार्किक परिणाम के रूप में, इसमें कोई जहाज या जलपोत शामिल नहीं होगा। धारा 43 की उपधारा (2) में कहा गया है कि केंद्र सरकार आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा वाहन के विभिन्न वर्गों को अधिनियम के सभी या किसी अन्य प्रावधानों से छूट दे सकती है। हालाँकि, हमें कुछ कठिनाई होती है क्योंकि जब 'विदेश जाने वाले जहाज' भारतीय क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते हैं तो उन पर कराधान या कर-योग्यता को अधिनियम की धारा 29 से 43 तक सीधे तौर पर संबोधित नहीं किया जाता है। ये प्रावधान भारत के लिए बंदरगाह पर उतारे जाने वाले आयातित माल और अनलोड किए जाने वाले तथा पारगमन वाले माल के बीच अंतर करते हैं। उक्त पहलू को अगले चरण में स्पष्ट किया जाएगा।

15. इस स्तर पर, हम सबसे पहले धारा 2 की उपधारा (21) में परिभाषित "विदेश जाने वाले जहाज या विमान" शब्द की परिभाषा पर विचार करना चाहेंगे, जो इस प्रकार है: -

"(21) "विदेश जाने वाला जहाज या विमान" का अर्थ है भारत में किसी भी बंदरगाह या हवाई अड्डे और भारत के बाहर किसी भी बंदरगाह या हवाई अड्डे के बीच माल या यात्रियों की ढुलाई में लगा हुआ कोई भी

जहाज या विमान, भारत में किसी मध्यवर्ती बंदरगाह या हवाई अड्डे को छू रहा है या नहीं, और इसमें शामिल है -

- (i) किसी विदेशी सरकार का कोई नौसैनिक जहाज जो किसी नौसैनिक अभ्यास में भाग ले रहा हो;
- (ii) भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर मछली पकड़ने या किसी अन्य कार्य में लगा कोई भी जहाज;
- (iii) किसी भी उद्देश्य के लिए भारत से बाहर किसी स्थान पर जाने वाला कोई भी जहाज या विमान;"

16. काल्पनिक समझकर उपरोक्त विस्तृत परिभाषा में भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर मछली पकड़ने या किसी अन्य संचालन में लगे किसी भी जहाज को शामिल किया गया है। कानूनी कल्पना के अनुसार, भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर मछली पकड़ने या भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर किसी अन्य कार्य में लगे जहाज को उक्त अधिनियम के प्रयोजन के लिए विदेश जाने वाले जहाज के रूप में माना जाएगा। जब उक्त शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो क्या उक्त जहाज फिलहाल भारत के किसी बंदरगाह और भारत के बाहर के बंदरगाह के बीच माल या यात्रियों की ढुलाई में लगा हुआ है, इसका कोई महत्व नहीं है। नतीजतन, एक रिग जो भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर संचालन में लगा हुआ है, एक विदेश जाने वाला जहाज होगा। हालाँकि, भारत के क्षेत्रीय जल के भीतर संचालन करने वाला एक रिग विदेश जाने वाला जहाज नहीं होगा। स्पष्ट किया जाए, इस मुद्दे को विस्तार देना और जांच

करना आवश्यक नहीं है कि क्या रिग जहाज हैं, क्योंकि यह संदेह से परे एक स्वीकृत और स्वीकार की गई स्थिति है।

17. मूल मुद्दे पर आते हुए, हमें धारा 2 की उपधारा (23) में परिभाषित 'आयात' शब्द का उल्लेख करना होगा और अभिव्यक्ति "शुल्क योग्य माल" जैसा कि धारा 2 की उपधारा (14) में परिभाषित है, धारा 2 की उपधारा (27) जो "भारत" को परिभाषित करती है और फिर अधिनियम की धारा 12 को संदर्भित करती है।
उक्त प्रावधान इस प्रकार हैं:-

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

(23) "आयात", अपनी व्याकरणिक विविधताओं और सजातीय अभिव्यक्तियों के साथ, का अर्थ है भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में लाना;

X X X X

(14) "शुल्क योग्य सामान" का अर्थ कोई भी सामान है जो शुल्क के लिए प्रभार्य है और जिस पर शुल्क का भुगतान नहीं किया गया है;

X X X X

(27) "भारत" में भारत का क्षेत्रीय जल शामिल है;

X X X X

12. शुल्कयोग्य माल. - (1) इस अधिनियम, या उस समय लागू किसी अन्य कानून में अन्यथा प्रदान किए जाने के अलावा, सीमा शुल्क ऐसी दरों पर लगाया जाएगा जो सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 (1975 का 51) के तहत निर्दिष्ट किया जा सकता है। या भारत में आयातित या निर्यातित वस्तुओं पर फिलहाल लागू कोई अन्य कानून।

(2) उप-धारा (1) के प्रावधान सरकार से संबंधित सभी वस्तुओं के संबंध में लागू होंगे जैसे वे सरकार से संबंधित वस्तुओं के संबंध में लागू नहीं होते हैं।"

18. "आयात" शब्द एक व्यापक अभिव्यक्ति है, जिसमें सजातीय भाव और भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में लाना शामिल होगा। अधिनियम के प्रयोजन के लिए "भारत" शब्द में भूभाग के साथ-साथ क्षेत्रीय जल भी शामिल है। शब्द "शुल्कयोग्य वस्तुएँ" वे वस्तुएँ हैं जिन पर शुल्क लगाया जाता है और जिन पर शुल्क का भुगतान नहीं किया गया है। एक बार जब शुल्क का भुगतान कर दिया जाता है, तो सामान शुल्क योग्य सामान नहीं रह जाता है। अधिनियम की धारा 12 शब्दों से शुरू होती है "इस अधिनियम या उस समय लागू किसी अन्य कानून में अन्यथा प्रदान किए गए को छोड़कर"। इस प्रकार, यह लागू होने वाले किसी भी अन्य कानून को प्रधानता देता है, और रिकॉर्ड करता है कि उक्त प्रावधान तब लागू होगा जब उक्त अधिनियम में अन्यथा प्रदान नहीं किया गया हो। इसलिए, जब अधिनियम या अन्य कानून का कोई अन्य प्रावधान कुछ समय के लिए अलग प्रदान करता है, तो उस पर धारा 12 के तहत सीमा शुल्क नहीं लगेगा। उपरोक्त के

अधीन सीमा शुल्क, सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 के तहत निर्दिष्ट दरों पर लगाया जाता है या भारत से आयातित या निर्यातित वस्तुओं पर फिलहाल लागू कोई अन्य कानून।

19. चौगुले एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) में एक जहाज पर सीमा शुल्क की वसूली के सवाल पर, जिसका उपयोग मोरमुगाओ हार्बर से समुद्र में जाने वाले वाहकों को लौह अयस्क भेजने के लिए किया जा रहा था, इसे इस प्रकार रखा गया था: -

"6. अब हम सीमा शुल्क अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों का उल्लेख कर सकते हैं। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 2(22) परिभाषित करती है कि जब तक संदर्भ में अन्यथा आवश्यक न हो, "माल" में शामिल हैं - "(ए) जहाज, विमान और वाहन; (बी) भंडार; (सी) सामान; (डी) मुद्रा और परक्राम्य लिखत; और (ई) किसी अन्य प्रकार की चल संपत्ति"। "आयात" को "भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में लाना" के रूप में परिभाषित किया गया है। "भारत" को "भारत के क्षेत्रीय जल" सहित परिभाषित किया गया है। "आयातित सामान" का अर्थ है "भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में लाया गया कोई भी सामान, लेकिन इसमें वह सामान शामिल नहीं है जिसे घरेलू उपभोग के लिए मंजूरी दे दी गई है"। "आयातक" की परिभाषा "किसी भी सामान के संबंध में उसके आयात और उस समय के बीच किसी भी समय जब उन्हें घरेलू उपभोग के लिए मंजूरी दे दी जाती है" के रूप में "मालिक या खुद को आयातक के रूप में रखने वाला कोई भी व्यक्ति शामिल

है" के रूप में परिभाषित किया गया है। "संवहन" को "एक जहाज, एक विमान और एक वाहन" के रूप में परिभाषित किया गया है। "प्रविष्टि का बिल" का अर्थ "धारा 46 में निर्दिष्ट प्रविष्टि का बिल" है। "निर्यात का बिल" का अर्थ "धारा 50 में संदर्भित निर्यात का बिल" है। एक "आयात प्रकट या आयात रिपोर्ट" को "धारा 30 के तहत वितरित किए जाने के लिए आवश्यक प्रकट या रिपोर्ट" के रूप में परिभाषित किया गया है। "भंडार" का अर्थ है "किसी जहाज या विमान में उपयोग के लिए सामान और इसमें ईंधन और स्पेयर पार्ट्स और उपकरण के अन्य लेख शामिल हैं चाहे तत्काल फिटिंग के लिए हों या नहीं"।

और फिर:-

"8. सीमा शुल्क अधिनियम का अध्याय VI "आयातित या निर्यात माल ले जाने वाले वाहनों से संबंधित प्रावधानों" से संबंधित है, अध्याय VII "आयातित माल और निर्यात माल की निकासी" से संबंधित है। अध्याय VIII "पारगमन में माल" से संबंधित है और अध्याय IX "भंडारण" से संबंधित है। धारा 29 से 43 अध्याय VI में आती हैं और धारा 44 से 51 अध्याय VII में आती हैं। धारा 45 से 49 को "आयातित माल की निकासी" शीर्षक के तहत निपटाया जाता है, जबकि धारा 50 और 51 को "निर्यात माल की निकासी" शीर्षक के तहत निपटाया जाता है। धारा 29 में भारत के बाहर किसी भी स्थान से भारत में प्रवेश करने वाले जहाज या विमान के प्रभारी व्यक्ति से अपेक्षा की जाती है कि वह जहाज या विमान को भारत में

आगमन के बाद पहली बार बुलाने या उतरने की अनुमति न दे; या (बी) किसी भी समय, उस जहाज या विमान में लाए गए यात्रियों या कार्गो को सीमा शुल्क बंदरगाह या सीमा शुल्क हवाई अड्डे के अलावा किसी भी स्थान पर ले जाते समय, जैसा भी मामला हो। धारा 30 आयातित माल ले जाने वाले वाहन के प्रभारी व्यक्ति पर आगमन के चौबीस घंटे के भीतर उचित अधिकारी तक पहुंचाने का कर्तव्य लगाती है। किसी जहाज या विमान के मामले में एक आयात घोषणापत्र या किसी वाहन के मामले में एक आयात रिपोर्ट, निर्धारित प्रपत्र में। धारा 31 किसी जहाज के मालिक को किसी भी आयातित सामान को उतारने की अनुमति देने से रोकती है जब तक कि उचित अधिकारी द्वारा ऐसे जहाज को "अंदर प्रवेश" देने का आदेश नहीं दिया जाता है। एक "अंदर प्रवेश" आदेश तब तक नहीं दिया जाना चाहिए जब तक कि आयात घोषणापत्र वितरित नहीं किया जाता है या जब तक कि उचित अधिकारी संतुष्ट नहीं हो जाता है कि इसे वितरित न करने का पर्याप्त कारण था। धारा 39 किसी जहाज के मालिक को सामान और मेल बैग के अलावा किसी भी निर्यात माल की लोडिंग की अनुमति देने से रोकती है, जब तक कि उचित अधिकारी द्वारा ऐसे जहाज को "बाहर की ओर प्रवेश" देने का आदेश नहीं दिया जाता है। धारा 41 निर्धारित करती है कि किसी जहाज या विमान के मामले में एक निर्यात घोषणापत्र और एक वाहन के मामले में एक निर्यात रिपोर्ट सीमा शुल्क स्टेशन से वाहन के प्रस्थान से पहले परिवहन के प्रभारी व्यक्ति द्वारा दायर की जानी चाहिए। धारा 42 उस वाहन के प्रस्थान पर रोक लगाती है जो उचित अधिकारी के लिखित आदेश के बिना उस सीमा

शुल्क स्टेशन से प्रस्थान करने के लिए कोई आयातित माल लाया है या कोई निर्यात माल लोड किया है। धारा 43 में प्रावधान है कि धारा 30, 41 और 42 के प्रावधान ऐसे वाहन पर लागू नहीं होते हैं जो अपने यात्रियों के सामान के अलावा कोई सामान नहीं ले जाता है। अध्याय VII, जैसा कि हमने कहा, आयातित वस्तुओं और निर्यात वस्तुओं की निकासी से संबंधित है।"

20. इसके बाद, न्यायालय ने धारा 46 का उल्लेख करते हुए, क्योंकि यह प्राथमिक चिंता का विषय था, अधिनियम की धारा 53 और 54 का उल्लेख किया। धारा 53 माल को शुल्क के भुगतान के बिना पारेषित करने की अनुमति देने का प्रावधान करती है यदि उनका उल्लेख आयात घोषणापत्र या आयात रिपोर्ट में उसी वाहन से भारत के बाहर किसी स्थान पर पारगमन के लिए किया गया हो। अधिनियम की धारा 54 माल के ट्रांसशिपमेंट और ट्रांसशिपमेंट के बिल या ट्रांसशिपमेंट की घोषणा प्रस्तुत करने की आवश्यकता से संबंधित है।

21. इसके बाद, कस्टम ड्यूटी लगाने के सवाल से निपटते हुए, न्यायालय ने अधिनियम की धारा 46 की संरचना की जांच करते हुए माना कि अधिनियम की योजना के तहत सामान जो भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में आयात किए जाते हैं या भारत में प्रवेश करते हैं, उन्हें (i) घरेलू उपभोग के लिए प्रवेश करने वाली वस्तुओं के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है; (ii) गोदाम में प्रवेश करने वाला माल; (iii) पारगमन में माल; और (iv) ट्रांसशिपमेंट के लिए सामान। पारगमन में माल और ट्रांसशिपमेंट के लिए माल के मामले में, ऊपर उल्लिखित धारा 53 और 54 और अधिनियम की धारा 55 और 56 में उल्लिखित शर्तों को पूरा करने के

अधीन, कोई शुल्क का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। ऐसे मामलों में, प्रवेश बिल प्रस्तुत करने की कोई आवश्यकता नहीं है। प्रवेश बिल आवश्यक है और घरेलू उपभोग के लिए सामान के मामले में इसे प्रस्तुत किया जाना चाहिए। घरेलू उपभोग के लिए सामान को शुल्क के भुगतान पर मंजूरी दी जानी आवश्यक है। कर के प्रभार, यानी, सीमा शुल्क का भुगतान करने की देनदारी के मुद्दे पर स्पष्टीकरण देते हुए, न्यायालय ने निम्नानुसार कहा: -

"12. धारा 46(1) जिसे हमने पहले निकाला है, घरेलू उपभोग या गोदाम के लिए किसी भी सामान के आयातक को निर्धारित प्रपत्र में प्रविष्टि का बिल I उचित अधिकारी को प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है। इसलिए, प्रश्न, जो विचार के लिए उठता है, क्या हमारे सामने मौजूद दो मामलों में जहाज घरेलू उपभोग के लिए भारत में लाए गए सामान हैं? इस सवाल के साथ यह सवाल भी उलझ गया है कि क्या ट्रांस-शिपर एक समुद्री जहाज है? हम पहले इस प्रश्न पर विचार करेंगे कि क्या कोई जहाज माल है ताकि सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 46(1) को लागू किया जा सके। परिभाषा के अनुसार धारा 2(22) के तहत एक जहाज, विमान या वाहन को माल में शामिल किया गया है। लेकिन, श्री सीतलवाड के अनुसार, परिभाषा के बावजूद, सीमा शुल्क अधिनियम के अध्याय VI और VII की योजना और जिस संदर्भ में अधिनियम की धारा 46 में अभिव्यक्ति "माल" का उपयोग किया जाता है, उस अभिव्यक्ति की व्याख्या धारा 46 (आई) के प्रयोजन के लिए एक जहाज, विमान या वाहन को छोड़कर करने की आवश्यकता होती है। हमारे सीधे प्रश्न

के उत्तर में, श्री सीतलवाड ने स्वीकार किया कि यदि किसी जहाज, विमान और वाहन को अधिनियम की धारा 46 (आई) में अभिव्यक्ति "माल" के अर्थ से बाहर करना आवश्यक है, वह यह सुझाव देने में असमर्थ था कि अभिव्यक्ति की समावेशी परिभाषा से कौन सा अन्य उद्देश्य पूरा होगा जो स्पष्ट रूप से "जहाज, विमान और वाहन" को अपनी छाया में लाता है। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा कि वह अधिनियम में किसी भी प्रावधान को इंगित करने में असमर्थ थे जिसमें समावेशी परिभाषा को पढ़ा जा सके। हम विशेष रूप से कर संबंधी कानून में परिभाषा के मामले में विधायिका को अतिरेक का श्रेय नहीं दे सकते। हमें इस आधार पर आगे बढ़ना चाहिए कि ऐसी परिभाषा किसी परिणाम को प्राप्त करने के लिए बनाई गई है। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 12 के तहत भारत में आयातित या निर्यात किए जाने वाले सामान पर शुल्क लगाया जाता है और यदि सामान को जहाज, विमान और वाहन शामिल करने के लिए परिभाषित किया गया है, हमें यह मानना चाहिए कि समावेशी परिभाषा का उद्देश्य भारत में आयात किए जाने वाले जहाजों, विमानों और वाहनों को कराधान के दायरे में लाना था। यह निर्विवाद है और वास्तव में यह निर्विवाद है कि धारा 46(आई) शुल्क लगाने की प्रस्तावना या उस दिशा में पहला कदम है। इसलिए, यह एक आवश्यक अनुक्रम के रूप में पालन किया जाना चाहिए कि धारा 46(1) के प्रयोजन के लिए जहाज, विमान और वाहन माल हैं। किसी भी अन्य व्याख्या से सबसे अधिक असामान्य परिणाम हो सकते हैं। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 15 के तहत, धारा 46 के तहत घरेलू उपभोग के लिए दर्ज की गई वस्तुओं के

मामले में शुल्क की दर और टैरिफ मूल्यांकन उस तारीख के अनुसार होगा जब प्रवेश का बिल प्रस्तुत किया जाएगा। धारा 68 के तहत गोदाम से निकाले गए माल के मामले में उस तारीख को जिस दिन माल वास्तव में गोदाम से निकाला गया है और किसी अन्य माल के मामले में शुल्क के भुगतान की तारीख पर। जो सामान धारा 46 के तहत घरेलू उपभोग के लिए दर्ज किया जाता है और जो सामान गोदाम में रखा जाता है, वे स्वाभाविक रूप से ऐसे सामान होते हैं जिन्हें बिना छुपाए खुले तौर पर भारत में आयात किया जाता है। धारा आईएस (सी) में उल्लिखित अभिव्यक्ति "अन्य सामान" स्पष्ट रूप से अन्य आयातित सामान जैसे कि गुप्त रूप से आयात किए गए सामान और ऐसे सामान जो अन्यथा शुल्क से बच गए हैं, को कवर करने के लिए है।

22. यह स्पष्ट करते हुए कि क्या माल ले जाने वाले वाहक और माल के बीच कोई अंतर था, यह देखा गया कि धारा 46(2) और अन्यत्र 'माल' शब्द का उपयोग इस तरह से किया जा सकता है कि इसमें सामान शामिल नहीं है और यह उन वाहनों के विरोधाभासी है जिनमें सामान ले जाया जाता है, हालांकि इस अंतर का महत्व संदर्भ पर निर्भर करता है। यह समझना गलत होगा कि शुल्क योग्य वस्तुओं के रूप में शुल्क वसूलने के उद्देश्य से जहाज या वाहन कभी भी सामान नहीं होंगे। प्रश्न में जहाज पर शुल्क की प्रभार्यता के प्रश्न पर, यह आयोजित किया गया था: -

"14. अगला सवाल यह है कि क्या जिन जहाजों को 331 ट्रांस-शिपर्स में परिवर्तित किया गया है, जिनका उपयोग थोक वाहक के लिए भारतीय क्षेत्रीय जल में किया जाता है, उन्हें केवल इस आधार पर घरेलू उपभोग के लिए जहाज कहा जा सकता है, हालाँकि जब उन्होंने भारतीय जलक्षेत्र में प्रवेश किया तो वे समुद्री जहाजों के रूप में उनकी अपनी शक्ति के अंतर्गत आ गए और इसके बावजूद कि वे अभी भी समुद्री जहाजों के रूप में उपयोग करने में सक्षम हैं और वास्तव में ऑफ-सीजन के दौरान उनका उपयोग किया जाता है, जब टॉपिंग ऑपरेशन करना व्यावहारिक नहीं होता है और उस मामले के लिए, यहां तक कि मेले के मौसम के दौरान भी जब उन्हें खुले लंगरगाहों में थोक वाहक के साथ जाने के लिए खुले समुद्र में जाना पड़ता है। हमारे सामने दोनों मामलों में इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि जहाज न केवल उपयोग करने में सक्षम हैं, बल्कि मूल भारतीय बंदरगाह से दूसरे या कभी-कभी विदेशी बंदरगाहों तक माल ले जाने के लिए मालवाहक जहाजों के रूप में उपयोग किए जाते हैं, जो आवश्यक रूप से खुले समुद्र में जाते हैं। वे खुले समुद्र में जाने के लिए संरचनात्मक और तकनीकी रूप से सक्षम हैं और उन्हें उपयुक्त समुद्री अधिकारियों द्वारा इतना सक्षम होने के लिए प्रमाणित किया गया है। ऑफ-सीजन के दौरान निष्क्रिय रहने और जंग लगने के बजाय, जब खराब मानसून के मौसम के कारण मोर्मुगाओ हार्बर में टॉप-अप ऑपरेशन नहीं किया जा सकता है, जहाज खुले समुद्र में कभी-कभी एक भारतीय बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह और कभी-कभी विदेशी बंदरगाह तक जाते हैं। बेशक, मेले के मौसम के दौरान टॉप-अप संचालन के

दौरान भी, ट्रांस-शिपर्स को थोक वाहक तक पहुंचने के लिए खुले समुद्र में जाना आवश्यक है। लेकिन, हमारे विचार में ये ऑपरेशन इन जहाजों को समुद्री जहाज नहीं बनाते हैं, जबकि उनका प्राथमिक उद्देश्य और जिस उद्देश्य के लिए उन्हें खरीदने और भारतीय जलक्षेत्र में लाने की अनुमति दी गई थी, प्राथमिक उद्देश्य जिसके लिए उन्हें लाइसेंस दिया गया था और प्राथमिक उद्देश्य जिसके लिए उनका उपयोग किया जाता है वह भारतीय क्षेत्रीय जल में टॉप-अप ऑपरेशन करना है न कि समुद्री जहाजों के रूप में काम करना।"

इसके बाद, न्यायालय ने वही फैसला सुनाया जो हम यहां पहले ही प्रस्तुत कर चुके हैं।

23. जैसा कि ध्यान देने योग्य है, उक्त मामले में, जहाज परिचालन में था और मुख्य रूप से भारत के क्षेत्रीय जल के भीतर उपयोग किया जाता था और इसका उपयोग समुद्र में जाने वाले जहाज के रूप में नहीं किया गया था। अनुक्रमिक के रूप में, यह माना गया कि जहाज घरेलू उपभोग के लिए भारत में आयातित "सामान" थे क्योंकि उनका उपयोग मुख्य रूप से भारत में, यानी क्षेत्रीय जल में एक जहाज के रूप में किया जाना था। हालाँकि, न्यायालय सचेत था और उसने स्पष्ट रूप से उक्त प्रस्ताव का बचाव करते हुए स्पष्ट किया कि वह इस बारे में कोई आदेश नहीं दे रहा है कि स्थिति क्या होगी। यदि ये सामान (जहाज) मुख्य रूप से भारत में उपयोग करने के लिए नहीं थे या भारत में कभी-कभी छोटी अवधि के लिए उपयोग किए जाते थे और क्या ऐसी स्थिति में, जहाज को घरेलू उपभोग के

लिए माना जाना चाहिए। चूंकि उक्त मामले में जहाज भारत में लाया गया था और मुख्य रूप से ट्रांसशिपर के रूप में और कभी-कभी खुले समुद्र में उपयोग किया जाता था, इसलिए इसे घरेलू उपभोग के लिए अच्छा आयातित माना गया था।

24. यह उपरोक्त प्राधिकारी, हमारी राय में, मालिक द्वारा उठाए गए विवाद का उत्तर देता है कि प्रश्न में रिग घरेलू उपभोग के लिए नहीं था क्योंकि रिग कभी भी भूमि क्षेत्र में प्रवेश नहीं करता था। जब तक रिग का उपयोग भारत के क्षेत्रीय जल के भीतर संचालन के लिए किया जाता था, रिग आवश्यकता को पूरा करेगा और इस शर्त को पूरा करेगा कि यह घरेलू उपभोग के लिए आयातित वस्तु थी। एफ वी.एम.सलगांवकर (सुप्रा) में बाद की घोषणा के मद्देनजर उक्त कानूनी स्थिति पर कोई संदेह नहीं होगा, जिसमें घरेलू उपभोग के सवाल पर विचार करते हुए यह माना गया था कि अभिव्यक्ति 'उपभोग' में वस्तु का पूर्ण उपयोग शामिल नहीं है। और इसमें भारत के क्षेत्र के भीतर किसी भी प्रकार की उपयोगिता के लिए वस्तु का उपयोग करना शामिल होगा। यहां तक कि जब यह शर्त पूरी हो जाती है, तब भी यह घरेलू उपभोग के बराबर होगा। वी.एम.सलगांवकर (सुप्रा) में उठाया गया सवाल यह था कि क्या ट्रांसशिपर के रूप में उपयोग किए जाने वाले जहाजों को समुद्र में जाने वाले जहाजों के रूप में माना जा सकता है और क्लटोगुले एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) में अनुपात पर विचार करने के लिए तीन न्यायाधीशों की बड़ी पीठ को संदर्भ दिया गया था। उक्त मुद्दे पर निर्णय लेते समय, इसे निम्नानुसार माना गया है: -

"25. विभाग के लिए इसमें कोई विवाद नहीं है कि डिजाइन और उपकरण के अनुसार, ट्रांसशिपर्स का उपयोग ज्यादातर बंदरगाहों से ऊंचे समुद्रों तक माल ले जाने के लिए किया जाता है और इसके विपरीत ऐसे ट्रांसशिपर अक्सर खुले समुद्र में चले जाते हैं, इस पर भी विभाग द्वारा विवाद नहीं किया गया है। इस प्रकार सभी विभिन्न कोणों से प्रश्न पर विचार करते हुए यह विचार करना उचित है, केवल इसलिए कि ट्रांसशिपर का उपयोग थोक वाहक (जो बंदरगाह को छूने में असमर्थ हैं) में माल ले जाने के लिए किया जाता है, उन्हें समुद्र में जाने वाले जहाजों की श्रेणी से बाहर नहीं किया जा सकता है। किसी भी दर पर, सरकार ने यह प्रदर्शित किया है कि उसे समुद्र में जाने वाले जहाजों की श्रेणी से ट्रांसशिपर्स को अलग करने में बहुत दिलचस्पी नहीं थी, क्योंकि सरकार ने एक नई अधिसूचना जारी की थी, जिसमें ट्रांसशिपर्स सहित सभी जहाजों को समुद्र में जाने वाले जहाजों के दायरे में शामिल किया गया था। चौगुले एंड कंपनी (पी) लिमिटेड में निर्णय की घोषणा के लगभग तुरंत बाद, समय के करीब होने के कारण इसके बाद के विकास को बिना किसी प्रभाव के नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है।

26. परिणामस्वरूप हम ट्रांस-शिपर्स के मालिकों के इस तर्क को स्वीकार करते हैं कि ऐसे जहाज दिनांक 11-10-195 8 की अधिसूचना के लाभ के हकदार हैं। अपीलों का निपटारा उपरोक्त शर्तों के अनुसार किया जाता है।"

25. उपरोक्त अनुच्छेद सरकार के उस निर्णय को संदर्भित करता है जिसने चौगुले एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड (सुप्रा) में घोषणा के तुरंत बाद समुद्र में जाने

वाले जहाजों के दायरे में ट्रांसशिपर्स सहित सभी जहाजों को शामिल करने के लिए एक नई अधिसूचना निकाली थी।

26. वी.एम.सलगांवकर (सुप्रा) में निर्णय 1976 अधिनियम की धारा 3(2) के तहत तय क्षेत्रीय जल की सीमा को संदर्भित करता है, जो उचित आधार रेखा के निकटतम बिंदु से 12 समुद्री मील की दूरी है।

27. अबान ल्योड चाइल्स ऑफशोर लिमिटेड और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य में, प्राइड फोमर (सुप्रा) में बॉम्बे हाई कोर्ट की डिवीजन बेंच के दृष्टिकोण को बरकरार रखा गया था। इस मामले में रिग चालू था और क्षेत्रीय जल सीमाओं के बाहर उपयोग किया गया था, लेकिन महाद्वीपीय स्व और विशेष आर्थिक क्षेत्रों के निर्दिष्ट क्षेत्रों में, जिन्हें अधिसूचना द्वारा सीमित उद्देश्य के लिए भारत के क्षेत्र का हिस्सा घोषित किया गया है। उक्त अधिसूचना का स्वाभाविक परिणाम सीमा शुल्क अधिनियम और सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम को क्षेत्रीय जल के बाहर निर्दिष्ट क्षेत्रों तक विस्तारित करना था ताकि ऐसे क्षेत्रों में सीमा शुल्क शासन लागू किया जा सके जिसके परिणामस्वरूप सीमा शुल्क लगाया और संग्रह किया जा सके। उक्त मामले में उठाया गया मुद्दा ड्रिलिंग ठेकेदार द्वारा आयातित और रिग को आपूर्ति की गई वस्तुओं या भंडार की खपत से संबंधित है। तेल रिगों पर खपत के लिए उपयोग किए जाने वाले भंडार, जब अधिसूचित या निर्दिष्ट क्षेत्रों में तैनात होते थे, जिन्हें क्षेत्रीय जल माना जाता था, तो शुल्क लिया जाता था और सीमा शुल्क देय होता था।

28. मौजूदा मामले में, न तो न्यायनिर्णयन आदेश और न ही ट्रिब्यूनल द्वारा पारित आदेश ने यह स्पष्ट किया है या माना है कि विचाराधीन रिग प्रादेशिक जल में या अधिसूचना के अनुसार निर्दिष्ट/मानित प्रादेशिक जल में परिचालन में था। सीमा शुल्क का भुगतान करने की प्रभार्यता और दायित्व का मुद्दा विभिन्न सिद्धांतों और आधारों पर रहा है।

29. न्यायनिर्णयन आदेश फरवरी, 1996 में मरम्मत के लिए बंदरगाह पर लाए जा रहे रिग को संदर्भित करता है और उस पर आधारित है, जिसके लिए अधिसूचना संख्या 153/94 सीमा शुल्क के प्रावधानों के तहत 12 फरवरी, 1996 के पत्र के माध्यम से सीमा शुल्क आयुक्त से अनुमति मांगी गई थी। . बाद में मरम्मत के बाद रिग बंदरगाह से बाहर चला गया। रिग को दूसरी बार मरम्मत के लिए 9 नवंबर, 1996 को मुंबई बंदरगाह पर लाया गया और 2 दिसंबर, 1996 तक वहीं रहा। इसके बाद रिग को हटा लिया गया और भारत के क्षेत्रीय जल से हटा दिया गया, जैसा कि निर्णय आदेश से स्पष्ट है। रिग को तीसरी बार 9 दिसंबर, 1998 को मुंबई/मुंबई बंदरगाह के बाहरी लंगरगाह में लाया गया और सीमा शुल्क क्षेत्र से हटा दिया गया। इस अवसर पर, पहली बार, अधिकारियों को लगा कि रिग को भारत में आयात किया गया था जब रिग को मरम्मत के लिए क्षेत्रीय जल में लाया गया था। न्यायनिर्णयन आदेश में यह दर्ज नहीं है कि रिग भारत के क्षेत्रीय जल के भीतर परिचालन में था। दूसरी ओर, न्यायनिर्णयन आदेश में यह नहीं बताया गया है कि रिग भारत के क्षेत्रीय जल के बाहर संचालित नहीं हुआ था। इस संबंध में मालिक द्वारा उठाए गए तर्क को न तो विशेष रूप से खारिज किया गया और न ही कोई

अलग निष्कर्ष दर्ज किया गया। निष्कर्ष यह था कि जब रिग की मरम्मत भारत में की जाती है, तो इसे घरेलू उपभोग के लिए भारत में आयात किया जाता है। न्यायनिर्णयन आदेश का मानना है कि की गई मरम्मत से आयात का कार्य पूरा हो जाएगा, क्योंकि घरेलू उपभोग की आवश्यकता पूरी हो जाएगी। हमारी राय में उक्त निष्कर्ष अस्वीकार्य और दोषपूर्ण है। किसी जहाज की मरम्मत मात्र से जहाज को भारत में उपयोग में नहीं लाया जा सकता है और इससे घरेलू खपत नहीं होगी क्योंकि जहाज का उपयोग भारत के क्षेत्र में नहीं किया गया था। जहाज की मरम्मत की जाती है और जहाज का उपयोग नहीं किया जाता है। यह भारत में जहाज/रिग के उपयोग या संचालन के बराबर नहीं होगा। इस प्रकार, यह नहीं कहा जा सकता है कि जहाज, यानी रिग, भारत में आयात किया गया था जब उसने मरम्मत के उद्देश्य से 1996 में दो बार और 1998 में एक बार लंगर डाला था, क्योंकि घरेलू उपभोग का तत्व तब भी गायब है जब जहाज, यानी , रिग, प्रादेशिक जल में प्रवेश कर गया था। इस प्रकार, यह मानना गलत होगा कि 1996 या 1998 में जहाज की मरम्मत मात्र कर योग्य आयात होगी।

30. अधिकारियों ने इस तथ्य पर जोर दिया है कि रिग को ओएनजीसी के तेल क्षेत्र में उपयोग करने के लिए खरीदा गया था और इस उद्देश्य के लिए मालिक ने एक आवेदन किया था और उद्योग मंत्रालय द्वारा आयात के लिए अनुमति/लाइसेंस प्रदान किया गया था। रिग को रिग के आयात लाइसेंस के आधार पर सरकार द्वारा जारी विदेशी मुद्रा से खरीदा गया था। यदि रिग का उपयोग भारत में नहीं किया जाता, तो विदेशी मुद्रा जारी नहीं की जाती और आयात लाइसेंस नहीं

दिया जाता। विभाग की ओर से यह तर्क इस रुख को आगे नहीं बढ़ाता है। इसे निर्णायक नहीं माना जा सकता। विदेशी मुद्रा जारी करना, अनुमोदन और लाइसेंस आदि आयात से पहले होते हैं। उपरोक्त मंजूरी/लाइसेंस और विदेशी मुद्रा जारी करने के बावजूद आयात नहीं हो सकता है। किसी अन्य अधिनियम/प्रावधान का उल्लंघन हो सकता है क्योंकि रिग का आयात नहीं किया गया था, यद्यपि इस प्रश्न का निर्णय करने के लिए कि क्या रिग को भारत में आयात किया गया था, घरेलू खपत की आवश्यकता को पूरा करना होगा। तभी, अकेले 'अच्छा', यानी, जहाज/रिग अधिनियम के तहत कर योग्य और सीमा शुल्क देय होगा। प्रासंगिक रूप से, न्यायनिर्णयन आदेश यह नहीं मानता कि आयात 1987 में हुआ था जब रिग को पहली बार खुले समुद्र में परिचालन में लाया गया था। इसे आयात या घरेलू उपभोग की तारीख नहीं माना गया। अधिकारियों के अनुसार आयात तब हुआ था जब रिग को मरम्मत के लिए लाया गया था। रिग का मूल्यांकन 1998 में मरम्मत के लिए रिग की अंतिम यात्रा के आधार पर किया गया है।

31. जबकि हम यह स्वीकार करने के लिए तैयार हैं कि कोई आयात नहीं हुआ था, हम उक्त निष्कर्ष पर यह नहीं मानेंगे कि मालिक ने अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन नहीं किया है, जो कि बहुत व्यापक और व्यापक दायरे में हैं। यह अधिनियम क्षेत्रीय जल में प्रवेश करते समय विदेश जाने वाले जहाजों द्वारा अनुपालन को विनियमित और अनिवार्य करता है। अधिनियम के प्रावधानों को पूरा करना और अनुपालन करना आवश्यक है, तब भी जब भारत में आयात के लिए कोई सामान नहीं उतारा जाना है या जहाज घरेलू उपभोग के लिए 'अच्छा' नहीं

है। इस प्रकार, ट्रिब्यूनल द्वारा दर्ज किए गए उल्लंघनों में दोष नहीं पाया जा सकता है।

32. इस प्रकार विश्लेषण करने पर, हमारी निर्विवाद राय है कि न्यायाधिकरण द्वारा दिया गया निर्णय हमारी सहमति का पात्र है और हम ऐसा करते हैं। नतीजतन, सभी अपीलें लागत के संबंध में बिना किसी आदेश के खारिज कर दी जाती हैं।

अंकित ज्ञान

अपील खारिज।

(यह अनुवाद एआई टूल: SUVAS की सहायता से अनुवादक रुचिका गुलेच्छा द्वारा किया गया है)

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के लिए सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण

प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।