

केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त, भावनगर

बनाम

मैसर्स गुजरात समुद्री बोर्ड, जाफराबाद

(सिविल अपील संख्या 3347-3348 के 2014)

22 जुलाई, 2015

[ए. के. सिकरी और आर. एफ. नरिमन, जे.जे.]

गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981- धारा 37- वित्त अधिनियम, 1994 - धारा 65(82) - घाट शुल्क पर सेवा कर योग्य - राज्य समुद्री बोर्ड और कंपनी यूसीएल के बीच समझौता, जिसके तहत यूसीएल द्वारा निर्मित माल और कच्चे माल के लैंडिंग के लिए जेटी के निर्माण और उपयोग के लिए अनुज्ञप्ति दे गई - आरोप है कि समुद्री बोर्ड द्वारा घाटशुल्क शुल्क पर देय सेवा कर उनके अनुज्ञप्तिधारी से एकत्र किया जाता है - यूसीएल 'बंदरगाह सेवाओं' के कर योग्य श्रेणी के अंतर्गत - न्यायाधिकरण ने यह निष्कर्ष निकाला कि समुद्री बोर्ड द्वारा किसी भी जहाज के संबंध में कोई सेवा प्रदान नहीं की गई थी और इस प्रकार, सेवा कर के रूप में कोई राशि देय नहीं थी - हस्तक्षेप करने का प्रश्न - निर्धारित: आवश्यक नहीं - समझौते के तहत समुद्री बोर्ड द्वारा यूसीएल को कोई सेवा प्रदान नहीं की गई थी - समझौता UCL को जेटी का निर्माण करने और बाद में, इसे अपनी लागत पर बनाए रखने की अनुमति देने के लिए किया गया था - बोर्ड स्वयं यूसीएल से घाटशुल्क शुल्क लेता है या वसूल करता है और यूसीएल को अन्य व्यक्तियों से ऐसे शुल्क वसूलने के लिए अधिकृत नहीं करता है - किसी बंदरगाह या ऐसे बंदरगाह द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है, और इस प्रकार, सेवा कर लगाने की पहली शर्त अनुपस्थित है - जहां

तक कैप्टिव कार्गो के लिए प्रत्यक्ष बर्थिंग सुविधाओं का संबंध है, तट के उपयोग के लिए लीज किराया भी किसी जहाज या माल से संबंधित कोई सेवा को शामिल नहीं करता है और इसे 'बंदरगाह सेवा' के रूप में वर्णित नहीं किया जा सकता है।

अपीलों को खारिज करते हुए, न्यायालय ने अभीनिर्धारित किया:

1.1 समझौते से यह स्पष्ट है कि यह गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 के तहत किया गया समझौता है जो अनुज्ञप्तिधारी- यूसीएल को एक जेटी का निर्माण करने और बाद में, इसे अपनी लागत पर बनाए रखने की अनुमति देता है। यह गुजरात समुद्री बोर्ड नहीं है बल्कि अनुज्ञप्तिधारी-यूसीएल है जो उक्त जेटी को ऐसी स्थिति में रखता है कि यह जहाजों को इसके साथ बर्थिंग करने और माल लोड और अनलोड करने में सक्षम बनाता है। इस प्रकार, समझौते के तहत गुजरात समुद्री बोर्ड द्वारा यूसीएल को कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है। घाट शुल्क में 80% की छूट उक्त अधिनियम की धारा 35 के तहत वैधानिक रूप से लगाई गई एक शर्त है। यह कहना सही नहीं है कि यह पट्टा किराया या अनुज्ञप्ति शुल्क की प्रकृति में है, क्योंकि समझौते के तहत एक अलग अनुज्ञप्ति शुल्क देय है। [पैरा 11] [207 बी-डी]

ब्लैक का कानूनी शब्दकोश, सातवां संस्करण - संदर्भित किया गया।

1.2 यह तर्क कि जो आवश्यक है वह यह है कि बोर्ड द्वारा एक घाट प्रदान किया जाए, ऐसे घाट की प्रदान की ही बोर्ड को एक शुल्क लगाने के लिए अधिकृत करेगी जो कुछ और नहीं बल्कि दरों की सूची के तहत एकत्रित किए गए घाट शुल्क हैं, इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता है। हालांकि गुजरात समुद्री बोर्ड उक्त समझौते के तहत जेटी का मालिक है, फिर भी जहाज को उक्त जेटी पर बर्थ करने की सेवा प्रदान करने के लिए, गुजरात समुद्री बोर्ड के लिए स्वयं उक्त जेटी को अच्छी स्थिति में रखना आवश्यक है। घाट शुल्क इसलिए वसूले जाते हैं क्योंकि वे प्रदान की गई सेवाओं के

लिए शुल्क की प्रकृति में होते हैं। जेटी के रखरखाव के लिए बोर्ड द्वारा वहन किए गए खर्च को घाट शुल्क के रूप में एकत्रित किया जाना चाहता है। इस राशि में निश्चित रूप से उक्त जेटी को अच्छी स्थिति में रखने के लिए खर्च की गई सभी राशियां शामिल होंगी, जिसमें ड्रेजिंग भी शामिल है ताकि जहाज जेटी के साथ बर्थ कर सकें। यह स्पष्ट है कि जहां तक बोर्ड द्वारा संचालित जेटियों का संबंध है, बोर्ड स्वयं ऐसे खर्च वहन करता है। केवल इसी तरह के मामलों में, जहां जेटी मुख्य रूप से एक विशेष निजी पक्ष के माल को लोड और अनलोड करने के लिए होती है, मरम्मत और रखरखाव के खर्च निजी पक्ष द्वारा वहन किए जाने हैं, न कि बोर्ड द्वारा। इस परिस्थिति में, गुजरात समुद्री बोर्ड द्वारा यूसीएल को कोई सेवा प्रदान नहीं की गई है। [पैरा 12] [207-एफ-जी; 208-सी-एफ]

1.3 धारा 32 की उप-धाराओं (3) और (4) के अनुसार, बोर्ड किसी भी व्यक्ति को उक्त धारा की उप-धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं में से किसी भी सेवा को करने का अधिकार दे सकता है, जिसमें घाट पर माल का अवतरण शामिल है। यह कहा नहीं जा सकता है कि ऐसा अधिकार उसी समझौते के तहत दिया जाता है। किसी भी सेवा को करने का अधिकार सबसे पहले और सबसे महत्वपूर्ण बोर्ड और निजी व्यक्ति के बीच सहमत शर्तों और नियमों के तहत होना चाहिए। इसके अलावा, धारा 32(4) के तहत, निजी व्यक्ति को तब ऐसी प्रदान की गई सेवा के संबंध में किसी भी राशि को भार करने या वसूलने का अधिकार होता है। यह समझौते में स्पष्ट रूप से अनुपस्थित था। समझौते को पढ़ने पर कोई संदेह नहीं है कि यह खुद बोर्ड है जो अनुज्ञप्तिधारी-यूसीएल से घाट शुल्क भार करता है या वसूलता है और यूसीएल को अन्य व्यक्तियों से ऐसे शुल्क वसूलने का अधिकार नहीं देता है। यह स्थिति होने के नाते, यह स्पष्ट है कि किसी बंदरगाह या ऐसे बंदरगाह द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है, और इसलिए, सेवा कर लगाने की पहली शर्त इस मामले के

तथ्यों पर अनुपस्थित है। जहां तक कैप्टिव कार्गो के लिए प्रदान की गई प्रत्यक्ष बर्थिंग सुविधाओं का संबंध है, घाट के उपयोग के लिए लीज किराया भी किसी जहाज या माल से संबंधित कोई सेवा नहीं शामिल करता है और इसे 'बंदरगाह सेवा' के रूप में वर्णित नहीं किया जा सकता है। [पैरा 14] [209-ए-एफ]

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 3347-3348/2014

सीईएसएटी, पश्चिमी क्षेत्र पीठ, अहमदाबाद, 0-20, न्यू मेटल हॉस्पिटल कंपाउंड, मेघानी नगर, अहमदाबाद-380016 द्वारा ए.स. एसटी/403/2011 और एसटी/384/2009 में पारित निर्णय और आदेश संख्या ए/10931-10932/डब्ल्यूजेडबी/एएचडी/2013 दिनांक 01.08.2013 से उत्पन्न।

यशांक अध्याय, रूपेश कुमार, बी.के. प्रसाद, अपीलार्थी की ओर से।

पारस त्रिपाठी, गुरशरण विर्क, हेमन्तिका वाही, जेसल, प्रतिवादी की ओर से।

न्यायालय का निर्णय इनके द्वारा दिया गया-

आर. एफ. नरीमन, न्यायाधिपति.

1. वर्तमान सिविल अपील में उठाया गया मुद्दा घाट शुल्क पर देय सेवा कर के संबंध में है। प्रतिवादी-मेसर्स गुजरात समुद्री बोर्ड (इसके बाद "जीएमबी" के रूप में संदर्भित) गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 (इसके बाद "जीएमबी अधिनियम" के रूप में संदर्भित) के तहत गठित एक वैधानिक निकाय है। यह प्राधिकरण गुजरात राज्य में छोटे बंदरगाहों का प्रशासन और संचालन करता है। जीएमबी ने लार्सन एंड टुब्रो के साथ दिनांक 28.2.2000 को एक समझौता किया, जो अंततः मैसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड (इसके बाद "यूसीएल" के रूप में संदर्भित) बन गया, जिसके तहत यूसीएल को माल और कच्चे माल के अवतरण के लिए जेटी का निर्माण और उपयोग करने की

अनुज्ञप्ति दी गयी थी। यूसीएल द्वारा अपने सीमेंट कारखाने में निर्मित सामग्री जो पिपावाव बंदरगाह पर उक्त घाट के करीब स्थित थी। चूँकि इस समझौते का वास्तविक निर्माण पक्षों के बीच विवाद की जड़ है, इसलिए हम इसके बाद इसका थोड़ा विस्तार से उल्लेख करेंगे।

2. यह आरोप लगाया गया है कि घाट शुल्क पर सेवा कर जीएमबी द्वारा उनके अनुज्ञप्तिधारी यूसीएल से एकत्रित किया गया था, जो 'बंदरगाह सेवाओं' की कर योग्य श्रेणी के तहत था। राजस्व अधिकारियों ने जीएमबी के खिलाफ अंडर-वैल्यूएशन और सेवा कर की कम भुगतान की जांच शुरू की। अंततः, 6.3.2009 को घाट शुल्क पर देय 80% सेवा कर एकत्रित करने के लिए एक कारण बताओ नोटिस जारी किया गया, जो करदाता द्वारा भुगतान नहीं किया गया था। यह 1.10.2003 से 31.3.2006 तक की अवधि के लिए था, अंतर राशि रु. 1,67,45,620/- होती है। इसके अलावा, 2003 अक्टूबर से 2007-2008 तक की अवधि के लिए जलमार्ग के उपयोग के लिए लीज किराये के संदर्भ में 10,000 डीडब्ल्यूटी और इससे अधिक जहाज के आकार के लिए कैप्टिव कार्गो के प्रत्यक्ष बर्थिंग सुविधाओं की प्रदान की के लिए रु. 12,53,076/- की राशि भी मांगी गई थी। 16.7.2009 को आदेश में मूलतः, केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त ने यह माना कि प्रदान की गई सेवा की प्रकृति, जो घाट है, वित्त अधिनियम, 1994 में परिभाषित 'बंदरगाह सेवाओं' के अंतर्गत स्पष्ट रूप से आती है। घाट शुल्क में दी गई छूट/रियायत की राशि जो 80% अनुज्ञप्तिधारी को अनुमति दी गई थी, इसलिए सेवा कर की गणना के उद्देश्यों के लिए शामिल की जानी चाहिए। इसी तरह, जलमार्ग के उपयोग के लिए लीज किराये के संबंध में जो राशि मांगी गई थी, उसे भी पुष्टि की गई, साथ ही ब्याज और जुर्माना लगाया गया, जो करदाता पर लगाया गया था।

3. इस आदेश के खिलाफ अपील में, सीईएसटीएटी ने अपने 1.8.2013 के निर्णय में आयुक्त के आदेश को पलटते हुए यह निष्कर्ष निकाला कि गुजरात समुद्री

बोर्ड द्वारा किसी भी जहाज के संबंध में कोई सेवा नहीं प्रदान की गई थी, और इसलिए, सेवा कर के रूप में कोई राशि देय नहीं थी। इसी तरह, जीएमबी और यूसीएल के बीच समझौते के विश्लेषण पर, यह माना गया कि घाट शुल्क का 20% जो समझौते के तहत देय था, वास्तव में अनुज्ञप्ति शुल्क/किराया के रूप में देय था, और इसलिए, शेष 80% जो अनुज्ञप्ति शुल्क/किराया की प्रकृति का था और सेवाओं के प्रदान के लिए भुगतान की प्रकृति का नहीं होने के कारण, भुगतान को कानूनी रूप से गलत समझा गया।

4. राजस्व की ओर से उपस्थित वरिष्ठ अधिवक्ता श्री यशंक अध्याय ने हमें गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम और वित्त अधिनियम, 1994 से परिचित कराया है। उनका तर्क है कि दोनों अधिनियमों के संयुक्त पठन और विशेष रूप से गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 37 और वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 65(82) के आधार पर, जीएमबी और यूसीएल के बीच समझौते को सही तरीके से पढ़ने पर यह स्पष्ट है कि जीएमबी ने जेटी के मालिक के रूप में सेवा प्रदान की, जो सेवा जहाजों से माल के अवतरण के लिए एक स्थान की प्रदान थी जिन्हें वहां बर्थ करने की अनुमति दी गई थी। एक वैकल्पिक तर्क के रूप में, समझौते के सही पठन पर, यह भी तर्क दिया गया था कि जीएमबी ने यूसीएल को घाट की सेवा प्रदान करने का अधिकार दिया था और जो एकत्रित किया गया था वह वास्तविक घाट शुल्क था जो गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम के तहत निर्धारित दरों के अनुसार था, यह माल से संबंधित था जो उक्त जेटी पर जहाजों से लोड या ऑफ-लोड किया गया था। अधिवक्ता द्वारा यह भी तर्क दिया गया कि केवल 20% घाट शुल्क एकत्रित किया गया था और पूरी राशि नहीं, यह एक शुद्ध आंतरिक व्यवस्था थी जो जीएमबी और यूसीएल के बीच थी जिससे राजस्व को कोई संबंध नहीं है। उन्होंने आगे न्यायाधिकरण के निष्कर्षों की आलोचना की और बताया कि यह निष्कर्ष कि जेटी का स्वामित्व यूसीएल में है, पक्षों के बीच समझौते के

विपरीत है और घाट का 20% जो लगाया और एकत्रित किया गया है, उसे किराया या अनुज्ञप्ति शुल्क नहीं कहा जा सकता है बल्कि वह घाट शुल्क है जो जीएम अधिनियम के तहत उक्त जेटी पर माल अवतरण की अनुमति देने की सेवा के लिए एकत्रित किया गया है। वरिष्ठ अधिवक्ता के अनुसार, गुजरात समुद्री बोर्ड समझौते की पूरी अवधि के दौरान उक्त जेटी का मालिक और नियंत्रण में था और न्यायाधिकरण द्वारा इसके विपरीत सभी निष्कर्ष गलत थे।

5. प्रतिवादी की ओर से उपस्थित वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पी. पी. त्रिपाठी ने उपरोक्त सभी प्रस्तुतियों का विरोध किया और न्यायाधिकरण के निर्णय का समर्थन किया। वरिष्ठ अधिवक्ता के अनुसार, वर्तमान मामले में सेवा कर के लिए मूल आधार अनुपस्थित था क्योंकि उनके मुवक्किल प्रतिवादी द्वारा यूसीएल को वर्तमान मामले के तथ्यों पर किसी भी प्रकार की सेवा प्रदान नहीं की गई है और न ही यूसीएल को जीएमबी द्वारा अधिनियम की धारा 37 में उल्लिखित किसी भी सेवा को प्रदान करने का अधिकार दिया गया है और इसलिए, सेवा कर लगाने का अधिकार अनुपस्थित था। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि समझौते के तहत भुगतान किया गया घाट शुल्क का 20% वास्तव में केवल अनुज्ञप्ति शुल्क के रूप में देय राशि की गणना करने का एक तरीका था और इसलिए, समझौते को पूरे रूप में पढ़ने पर यह निष्कर्ष निकलता है कि वास्तव में प्रतिवादी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की गई थी, और इसलिए कोई सेवा कर एकत्रित नहीं किया जा सकता था।

6. सबसे पहले वित्त अधिनियम, 1994 को देखना महत्वपूर्ण है जिसके तहत सेवा कर के लिए शुल्क निर्धारित किया गया है। धारा 65(82) "बंदरगाह सेवा" को निम्नानुसार परिभाषित करती है:-

"बंदरगाह सेवा" का अर्थ है किसी बंदरगाह या अन्य बंदरगाह द्वारा या ऐसे बंदरगाह या अन्य बंदरगाह द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति

द्वारा किसी भी प्रकार में जहाज या माल के संबंध में प्रदान की गई कोई भी सेवा।"

7. ऐसे सेवा कर को धारा 65(105)(जेडएन) के तहत लगाया जाता है जो इस प्रकार पढ़ा जाता है:-

"कर योग्य सेवा' का अर्थ है किसी भी सेवा का प्रदान या प्रदान किया जाना-

"(जेडएन) किसी भी व्यक्ति को, बंदरगाह द्वारा या बंदरगाह द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा, बंदरगाह सेवाओं के संबंध में, किसी भी प्रकार में।"

इसके अलावा, उक्त अधिनियम की धारा 67 के तहत, किसी भी कर योग्य सेवा का मूल्य सेवा प्रदाता द्वारा ऐसी सेवा के लिए चार्ज की गई कुल राशि होगी जो उसके द्वारा प्रदान की गई या प्रदान की जाने वाली है।

8. गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधान इस प्रकार हैं:-

"35. बंदरगाह के भीतर निजी घाट, आदि की स्थापना की अनुमति देने की शक्ति, शर्तों के अधीन:

- (1) कोई भी व्यक्ति बंदरगाह या बंदरगाह के दृष्टिकोणों की सीमाओं के भीतर कोई भी व्हार्फ, घाट, क्वे, स्टेज, जेटी, पियर, लंगरगाह, निर्माण या लंगर बनाने या ठीक करने या उक्त सीमाओं के भीतर समुद्रतट के पुनर्निर्माण का काम नहीं कर सकता, सिवाय इसके कि बोर्ड की पूर्व लिखित अनुमति और बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किसी भी शर्त के अधीन हो।

(2) यदि कोई व्यक्ति उप-धारा (1) का उल्लंघन करते हुए कोई व्हार्फ, घाट, क्वे, स्टेज जेटी, पियर स्थान, लंगरगाह, निर्माण या लंगर बनाता, निर्मित करता या ठीक करता है या समुद्रतट के पुनर्निर्माण का काम करता है, तो बोर्ड, सूचना द्वारा उस व्यक्ति को इसे सूचना में निर्दिष्ट समय के भीतर हटाने के लिए कह सकता है और यदि व्यक्ति इसे हटाने में असफल रहता है तो बोर्ड उस व्यक्ति के खर्च पर इसे हटाने का कार्य करा सकता है।"

37. बोर्ड या अन्य व्यक्ति द्वारा किए गए सेवाओं के लिए दरों का पैमाना: -

(1) बोर्ड समय-समय पर उन दरों का एक पैमाना और उन शर्तों का एक विवरण तैयार करेगा जिस पर और जिसके तहत यहां निर्दिष्ट कोई भी सेवा (राज्य शुल्क को छोड़कर) स्वयं या धारा 32 के तहत अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा बंदरगाह या बंदरगाह के दृष्टिकोण में या उससे संबंधित रूप में की जाएगी -

(a) बंदरगाह या बंदरगाह के दृष्टिकोण में जहाजों के बीच यात्रियों या माल का पार-संचारण।

(b) ऐसे जहाजों से या उन पर यात्रियों या माल का स्टीवडोरिंग, लैंडिंग और शिपिंग, व्हार्फ, क्वे जेटी, पियर, डॉक, बर्थ मूरिंग स्टेज, या निर्माण, भूमि या इमारत से या उस पर जो बोर्ड के कब्जे या अधिकार में है या बंदरगाह या बंदरगाह के दृष्टिकोण की सीमाओं के भीतर किसी भी स्थान पर;

(c) ऐसे किसी स्थान पर माल का क्रैनेज या बंदरगाहरेज;

(d) ऐसे किसी स्थान पर माल का घाट, भंडारण या डेमेरेज।

(e) जहाजों, यात्रियों या माल के संबंध में किसी भी अन्य सेवा के लिए, जिन सेवाओं के लिए भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 (15 का 1908) के तहत शुल्क लगाए जाते हैं, उन्हें छोड़कर।

(2) विभिन्न प्रकार के माल और जहाजों और विभिन्न बंदरगाहों के लिए अलग-अलग दरों के पैमाने और शर्तें तैयार की जा सकती हैं।

32. बोर्ड या अन्य व्यक्ति द्वारा सेवाओं का प्रदर्शन:-

1) बोर्ड के पास निम्नलिखित सेवाओं को करने की शक्ति होगी:-

(a) बंदरगाह में जहाजों और बोर्ड के स्वामित्व या कब्जे में आने वाले व्हाफर्स, पियर्स, क्वेज, या गोदियों के बीच यात्रियों और माल की स्टीवडोरिंग, लैंडिंग, शिपिंग या ट्रांसशिपिंग;

(b) बोर्ड के परिसर में लाए गए माल को प्राप्त करना, हटाना, शिफ्ट करना, परिवहन करना, संग्रहित करना या वितरित करना;

(c) बंदरगाह के दृष्टिकोणों की सीमाओं के भीतर यात्रियों को ले जाना, ऐसे साधनों द्वारा और राज्य सरकार द्वारा लगाए जा सकने वाले प्रतिबंधों और शर्तों के अधीन।

(d) जहाजों की पायलटिंग, हॉलिंग, मूरिंग, री-मूरिंग, हुकिंग या मापन या जहाजों के संबंध में कोई अन्य सेवा।

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

(3) इस अनुभाग में निहित किसी भी बात के बावजूद, बोर्ड किसी भी व्यक्ति को उप-धारा (1) में उल्लिखित किसी भी सेवा को प्रदान करने का अधिकार दे सकता है, जिसके लिए सहमत की गई शर्तों और नियमों के अनुसार हो।"

(4) उप-धारा (3) के तहत अधिकृत कोई भी व्यक्ति ऐसी सेवा के लिए धारा 37, 38 या 40 के तहत बनाए गए पैमाने के अनुसार लगाए जाने वाली राशि से अधिक किसी भी राशि का शुल्क नहीं लगा सकता या वसूल नहीं कर सकता।

(5) ऐसा कोई भी व्यक्ति, यदि मालिक द्वारा ऐसा अनुरोध किया जाता है, तो माल के संबंध में किसी भी सेवा को प्रदान करेगा और उस उद्देश्य के लिए माल का प्रभार लेगा और बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट रूप में एक रसीद देगा।

(6) ऐसे किसी भी व्यक्ति की माल के नुकसान, विनाश या अवनति के लिए जिम्मेदारी, जिसका उसने प्रभार लिया है, इस अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन, भारतीय अनुबंध अधिनियम, 1872 (IX का 1872) की धारा 151, 152 और 161 के तहत एक बेली की जिम्मेदारी होगी।

(7) इस धारा के तहत किसी भी माल का प्रभार लेने और उनके लिए एक रसीद देने के बाद, उन्हें होने वाले किसी भी नुकसान या क्षति के

लिए किसी भी व्यक्ति पर जिसे रसीद दी गई है या जहाज के मालिक या मास्टर पर कोई दायित्व नहीं लगेगा जिससे माल उतरा या ट्रांसशिप किया गया है।”

9. चूंकि दोनों पक्षों के तर्कों का एक बड़ा हिस्सा 28.2.2000 को जीएमबी और यूसीएल के बीच हुए समझौते के इर्द-गिर्द घूमता है, इसलिए समझौते के विभिन्न प्रावधानों को ध्यान में रखना महत्वपूर्ण होगा। समझौता इस प्रकार शुरू होता है:

“यह समझौते का लेख इस दिन 28 फरवरी, दो हजार को गांधीनगर में गुजरात समुद्री बोर्ड, जो गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981- (1981 का गुजरात अधिनियम संख्या XXX) के तहत गठित एक बोर्ड है, जिसका कार्यालय वायु सेना स्टेशन के पीछे, 'सीएचएच' रोड, सेक्टर नं. 10-ए, गाँधी नगर, यहाँ इसे “बोर्ड” के रूप से संदर्भित (जिसकी अभिव्यक्ति जब तक कि उसके अर्थ के प्रतिकूल न हो, तात्पर्यित और इसमें इसके उत्तराधिकारी और समनुदेशी शामिल होंगे) प्रथम भाग और लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड जिसका पंजीकृत कार्यालय एल एंड टी हाउस, बैलार्ड एस्टेट, मुंबई-21 में है, जिसे इसके बाद "अनुज्ञप्तिधारी" के रूप में जाना जाएगा (जिसकी अभिव्यक्ति जब तक कि उसके अर्थ के प्रतिकूल न हो, तात्पर्यित और इसमें इसके उत्तराधिकारी और समनुदेशी शामिल होंगे) द्वितीय भाग के रूप से, के मध्य है;

जबकि अनुज्ञप्तिधारी ने विनिर्माण और तैयार उत्पादों के लिए कच्चे माल की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन के उद्देश्य से अनुज्ञप्ति के आधार पर गुजरात राज्य के पोर्ट पिपावाव में एक कैप्टिव जेट्टी के निर्माण और उपयोग की अनुमति के लिए बोर्ड से

संपर्क किया था। जिनका निर्माण अनुज्ञप्तिधारी द्वारा और बोर्ड के प्रयोजन के लिए भी किया जाता है;

और जबकि बोर्ड और अनुज्ञप्तिधारी पहले ही अनुज्ञप्ति समझौते में प्रवेश कर चुके हैं, जिसे संशोधित किया गया है और पिछले समझौते के संशोधन में यह अनुज्ञप्ति समझौता बोर्ड और अनुज्ञप्तिधारी द्वारा और उनके बीच दर्ज किया गया है जैसा कि इसके बाद दिखाया गया है;

और जहां अनुज्ञप्तिधारी द्वारा उल्लिखित कैप्टिव जेटी का निर्माण अपनी लागत पर प्रारंभिक रूप से किया जाना है, जिसे बोर्ड द्वारा दी जा सकने वाली रियायत के खिलाफ समायोजित किया जा सकता है, बोर्ड ने, गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 की धारा 35 के तहत सशक्त, अनुज्ञप्तिधारी को उक्त बंदरगाह पर बोर्ड द्वारा संरेखित, चिह्नित, प्रदान किए गए और स्वीकृत स्थान पर कैप्टिव जेटी के निर्माण/उपयोग के लिए अनुज्ञप्ति या अनुमति प्रदान की, यहां निर्दिष्ट शर्तों और नियमों पर 'निर्माण, हस्तांतरण, संचालन और रखरखाव' के आधार पर।"

अब यह पक्षों द्वारा और उनके बीच इस प्रकार सहमत है:

(सी) 'बंदरगाह शुल्क' का अर्थ भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908; गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम, 1981 और समय-समय पर संबद्ध कानूनों/विनियमों के तहत सरकारी बोर्ड द्वारा अधिसूचित बंदरगाह शुल्क की अनुसूची में निर्दिष्ट बंदरगाह शुल्क होगा।

(ई) 'कैप्टिव जेट्टी' का अर्थ गुजरात में स्थित एक बंदरगाह आधारित उद्योग द्वारा कैप्टिव उद्योग के विनिर्माण के लिए कच्चे माल या उनके तैयार उत्पादों की लैंडिंग और शिपिंग के लिए बनाई गई जेट्टी होगी, जो अनुज्ञप्तिधारी द्वारा निर्मित होते हैं। उस विशिष्ट उद्योग के लिए जेट्टी का निर्माण किया।

2. बोर्ड ने अनुज्ञप्तिधारी को इस समझौते से जुड़े योजना पर चिह्नित स्थान पर कैप्टिव जेट्टी के निर्माण और उपयोग के लिए अनुमति प्रदान की है, जिसकी लेआउट को इस समझौते में संलग्न किया गया है।

3. अनुज्ञप्तिधारी इस समझौते के तहत प्रदान किए गए अनुज्ञप्ति के लिए प्रति वर्ष बोर्ड को 10,000 रुपये (केवल दस हजार रुपये) का अनुज्ञप्ति शुल्क भुगतान करेगा और भुगतान करता रहेगा, जो हर साल 30 अप्रैल के दिन या उससे पहले नियमित रूप से इस समझौते की अवधि के दौरान किया जाएगा।

12. इस प्रकार निर्मित संरचना का स्वामित्व बोर्ड में निहित है और अनुज्ञप्तिधारी के पास ऐसी संरचना के संबंध में या उस भूमि के संबंध में कोई अधिकार, शीर्षक, हित या अन्य मालिकाना अधिकार नहीं होगा, जिस पर संरचना का निर्माण किया गया है, यह विशेष रूप से समझा जाता है वह जल-मोर्चा सरकार का संप्रभु अधिकार है।

13. हालाँकि, अनुज्ञप्तिधारी इस समझौते के तहत उसे दिए गए अधिकारों के आधार पर अपने जोखिम और लागत पर ऋण प्राप्त कर सकता है और केवल अपने द्वारा किए गए निवेश के आधार पर

अपने अधिकारों या संपत्ति पर शुल्क या ग्रहणाधिकार बनाने का हकदार है। निर्माण के लिए अर्थात् निर्माण में किए गए निवेश की सीमा को ध्यान में रखते हुए;

परंतुक और इस बात पर सहमति हो कि जेट्टी निर्माण के लिए वित्त प्राप्त करने के उद्देश्य से लागत को विभाजित किया जा सकता है, तथापि, यह स्पष्ट रूप से समझा जाता है कि वाटर-फ्रंट सरकार का संप्रभु अधिकार है और अनुज्ञप्तिधारी का अधिकार केवल सीमित है इसके द्वारा किए गए निवेश की सीमा तक बंधक या दृष्टिबंधक के उद्देश्य से और संपूर्ण परियोजना के हस्तांतरण या अधिग्रहण की स्थिति में सहमति देने का अधिकार, जिससे जेट्टी जुड़ी हुई है, हालांकि, बोर्ड की पूर्व मंजूरी के अधीन है। अनुज्ञप्ति के हस्तांतरण के लिए अनुज्ञप्तिधारी को जेट्टी को अलग से स्थानांतरित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी क्योंकि यह सीधे उस परियोजना से जुड़ा है जिसमें कैप्टिव जेट्टी के निर्माण की अनुमति है।

आगे प्रावधान है कि निर्माण की लागत के विरुद्ध बोर्ड द्वारा जो भी छूट और रियायत दी जाती है, प्रासंगिक समय पर समतुल्य राशि का उपयोग अनुज्ञप्तिधारी द्वारा ऋण के पुनर्भुगतान में किया जाएगा ताकि इस समझौते की अवधि के अंत में जब अनुज्ञप्तिधारी कर सके। इस समझौते के तहत छूट का अधिकार नहीं है, तो निर्माण ऐसे ऋण के संबंध में किसी भी दायित्व से मुक्त है।

परंतुक अनुज्ञप्तिधारी को ऋण देने वाले बैंक या वित्तीय संस्थान को बोर्ड के विरुद्ध कोई अधिकार नहीं होगा।

परंतुक देश में युद्ध की घोषणा या किसी आपातकाल की स्थिति में या राष्ट्रीय सुरक्षा या किसी अन्य परिस्थिति के कारण, बोर्ड ऐसी स्थिति और आपात स्थिति में सभी अधिकारों का प्रयोग करने का हकदार है। ऐसी स्थिति में बैंक या वित्तीय संस्थान ऐसे निर्माण के संबंध में भी ऋण दस्तावेजों के तहत किसी भी अधिकार का प्रयोग करने के हकदार नहीं होंगे। अनुज्ञप्तिधारी को ऋण के लिए और उन नियमों और शर्तों के लिए बोर्ड से "अनापत्ति प्रमाणपत्र" प्राप्त करना होगा जिन पर ऋण स्वीकृत किया गया है, और यह देखने के लिए बाध्य होगा कि इस समझौते के अनुसरण में प्रासंगिक खंड ऋण दस्तावेजों में शामिल किए गए हैं।

15. बोर्ड, संरचना की सुरक्षा का निर्णय लेने या किसी अन्य उद्देश्य के लिए, पूर्णता प्रमाणपत्र के जारी होने की तारीख से हर छह महीने में निरीक्षण कर सकता है। निरीक्षण पर बोर्ड द्वारा निर्देशित होने पर अनुज्ञप्तिधारी को संरचना की मरम्मत और रखरखाव अपने खर्च पर करना होगा। जेटी में किसी भी प्रकार का परिवर्तन या विस्तार बोर्ड की पूर्व लिखित अनुमति के बिना नहीं किया जाएगा परंतु इस धारा का अर्थ यह नहीं है कि बोर्ड हर छह महीने के बजाय किसी भी समय निरीक्षण नहीं कर सकता।

16. अनुज्ञप्तिधारी इस समझौते की अवधि के दौरान बोर्ड की संतुष्टि के लिए अपनी लागत पर जेटी की मरम्मत करेगा और उसे अच्छे क्रम और स्थिति में बनाए रखेगा और ऐसा करने में अनुज्ञप्तिधारी की विफलता पर, बोर्ड हकदार होगा, लेकिन नहीं अनुज्ञप्तिधारी की कीमत पर ऐसा करने के लिए बाध्य है। हालाँकि,

यह शर्त अनुज्ञप्तिधारी को मरम्मत करने या जेट्टी को अच्छी स्थिति और स्थिति में बनाए रखने से परहेज करने का अधिकार नहीं देती है और यह है। आगे सहमति व्यक्त की गई कि अनुज्ञप्तिधारी द्वारा गैर-प्रदर्शन को इस समझौते की शर्तों का उल्लंघन माना जाएगा।

17. बोर्ड द्वारा अनुज्ञप्तिधारी को अपनी लागत पर कैप्टिव जेट्टी का निर्माण करने की अनुमति देने के विचार में, बोर्ड इस प्रकार सहमत है कि इस समझौते की शर्तों के अनुसार मुख्य रूप से और प्रारंभिक रूप से अनुज्ञप्तिधारी द्वारा निर्मित होने वाली जेट्टी का उपयोग अनुज्ञप्तिधारी के स्वामित्व वाले या अनुज्ञप्तिधारी द्वारा चार्टर्ड किए गए जहाजों के लिए प्राथमिकता के आधार पर, किसी भी बाहरी प्राथमिकता के बिना, स्टीमर वर्किंग (प्राथमिकता) नियमों के अधीन अनुमति दी जाएगी जिसे समय-समय पर संशोधित किया जा सकता है और सभी अन्य नियमों और विनियमों और संबंधित समय पर प्रचलित कानूनों के अधीन होगी और इस समझौते की आगे की शर्तों के अधीन भी होगी।

18. यह सहमति है कि पूर्ववर्ती खंड के तहत जेट्टी के उपयोगकर्ता के लिए अनुज्ञप्तिधारी के प्राथमिकता अधिकार के अधीन, यह भी सहमति है कि जेट्टी जब अनुज्ञप्तिधारी द्वारा उपयोग में नहीं है, तो बोर्ड द्वारा उपयोग के लिए खुली रहेगी। स्वयं के लिए या अपने जहाजों, नावों, टगों आदि पर चढ़ने या उतरने और कार्गो को लोड करने और उतारने के उद्देश्य से बोर्ड द्वारा नियंत्रित किए जा रहे यातायात के लिए। अनुज्ञप्तिधारी या उसके एजेंट कमीशन या चूक के किसी भी कार्य द्वारा, बोर्ड द्वारा जेट्टी और बैंक अप क्षेत्र के

उपयोग को प्रतिबंधित नहीं करेंगे, सिवाय इसके कि जब अनुज्ञप्तिधारी द्वारा इस समझौते में प्रदान किए गए उद्देश्य के लिए इसका वास्तव में उपयोग किया जाता है।

परंतु इस खंड का यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि अनुज्ञप्तिधारी के पास संपत्ति में कोई स्वामित्व या हस्तांतरणीय अधिकार है और अनुज्ञप्तिधारी बोर्ड से कोई शुल्क या मुआवजा वसूलने का हकदार नहीं है।

18. यह सहमत है कि पिछली धारा के तहत अनुज्ञप्तिधारी के जेटी के उपयोग के प्राथमिक अधिकार के अधीन, यह आगे सहमत है कि जब जेटी अनुज्ञप्तिधारी द्वारा उपयोग में नहीं है, तो यह बोर्ड द्वारा स्वयं या बोर्ड द्वारा विनियमित यातायात के लिए अपने जहाजों, नौकाओं, टग्स, आदि के चढ़ने या उतरने और माल लोडिंग और डिस्चार्जिंग के उद्देश्य के लिए उपयोग के लिए खुला होगा। अनुज्ञप्तिधारी या उसके एजेंट किसी भी कार्य के द्वारा या चूक से, इस समझौते में प्रदान किए गए उद्देश्य के लिए अनुज्ञप्तिधारी द्वारा वास्तव में उपयोग किए जाने के अलावा, जेटी और बैक-अप क्षेत्र के उपयोग को बोर्ड द्वारा प्रतिबंधित नहीं करेंगे।

21. यह सहमत है कि यहां उल्लिखित विषयों के अधीन, अनुज्ञप्तिधारी बोर्ड को सभी बंदरगाह शुल्क और अनुज्ञप्तिधारी द्वारा बोर्ड को देय सभी अन्य देयताओं का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, और अनुज्ञप्तिधारी धारा 22 और 24 में उल्लिखित जो कुछ भी है उसके अलावा किसी अन्य रियायत या छूट के लिए पात्र नहीं होगा।

22. यह सहमत है कि अनुज्ञप्तिधारी द्वारा जेटी का निर्माण प्रारंभिक रूप से अपनी लागत पर करने के विचार में, बोर्ड निर्माण की लागत के खिलाफ समायोजित करने के लिए रियायत प्रदान करने पर सहमत हुआ है, जो इस प्रकार है:

ए. अनुज्ञप्तिधारी को लैंडिंग/शिपिंग शुल्क (जिसे आमतौर पर घाट शुल्क के रूप में जाना जाता है) कैप्टिव जेटी के लिए निर्धारित बंदरगाह चार्ज के शेड्यूल में निर्दिष्ट वास्तविक लैंडिंग और शिपिंग शुल्क का 20% भुगतान करना होगा। लैंडिंग और शिपिंग शुल्क की गणना इस उद्देश्य के लिए लैंडिंग और शिपिंग शुल्क के शेड्यूल के अनुसार की जाएगी, जिसे समय-समय पर संशोधित या संशोधित किया जा सकता है। इस छूट को 'रिबेट' कहा जाएगा और यह उपर्युक्त कैप्टिव जेटी धारक द्वारा किए गए पूंजी निवेश (धारा 24 में उल्लिखित निर्माण की लागत) के खिलाफ समायोजित किया जाएगा, और इसी की गणना एक निर्धारित प्रारूप में की जाएगी। एक बार जब पूंजी निवेश रिबेट के माध्यम से प्राप्त हो जाता है, तो कैप्टिव जेटी धारक को उसके बाद, समय-समय पर लागू होने वाले बंदरगाह चार्ज के शेड्यूल के अनुसार कैप्टिव जेटी के लिए निर्धारित सामान्य दर पर लैंडिंग और शिपिंग शुल्क का भुगतान करना होगा।

बी. अनुज्ञप्तिधारी सामान्य मामले की तरह बोर्ड के तहत एक बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह तक और बोर्ड के तहत एक बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह तक कार्गो के तटीय परिवहन के लिए लैंडिंग/शिपिंग शुल्क के भुगतान में रियायत का भी हकदार होगा। किसी अन्य

भारतीय बंदरगाह पर बोर्ड या इसके विपरीत @ 15% या समय-समय पर लागू दर पर।

सी. भारतीय बंदरगाह अधिनियम और गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम के तहत लगाए जाने वाले किसी भी अन्य शुल्क के संबंध में कोई छूट नहीं दी जाएगी। पार्टियों को समय-समय पर लागू बंदरगाह शुल्कों की अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर सभी बंदरगाह शुल्कों का भुगतान करना होगा।

25. कैप्टिव कार्गो (जहाज का आकार 10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के जेटी पर स्थित है) के लिए प्रदान की जाने वाली सीधी बर्थिंग सुविधाओं के मामले में प्रति वर्ष 25.00 लाख रुपये (केवल पच्चीस लाख रुपये) की राशि तट और रास्ते के लिए लीज किराए के रूप में ली जाएगी। सुविधा मुआवजा छोड़ें।

28. अनुज्ञप्तिधारी को जेटी के आसपास या उसके आसपास सभी सेवाएं प्रदान करनी होंगी, जिनमें ड्रेजिंग, नेविगेशन, जल आपूर्ति, अग्नि शमन उपकरण, बिजली, टेलीफोन, वेरी हाई फ्रीक्वेंसी (वीएचएफ) सेट या एचएफ सेट और जेटी के आसपास या उसके आसपास आवश्यक हो सकने वाली ऐसी अन्य सेवाएं और सुविधाएं प्रदान करनी होंगी और जेटी के आसपास या उसके आसपास बोर्ड द्वारा आवश्यक करार दी गई ऐसी अन्य सेवाएं और सुविधाएं भी उपलब्ध रखनी होंगी। यदि अनुज्ञप्तिधारी उपरोक्त सभी या किसी भी सुविधा को प्रदान नहीं करता है, तो बोर्ड अपने विवेक से अनुज्ञप्तिधारी की लागत और जोखिम पर ऐसी सुविधाएं प्रदान कर सकता है और अनुज्ञप्तिधारी से ऐसी लागत वसूल करेगा। ऐसी

सेवाओं के लिए किए गए खर्च की राशि के संबंध में बोर्ड का निर्णय अंतिम माना जाएगा।

34. यदि अनुज्ञप्तिधारी इस समझौते के किसी भी नियम और शर्तों या समय-समय पर लागू होने वाले किसी भी नियम, विनियम या अधिसूचना का उल्लंघन करता है, तो बोर्ड अनुज्ञप्तिधारी को इस तरह के उल्लंघन को हटाने के लिए नोटिस देने का हकदार होगा। नोटिस की तारीख से 15 दिनों की अवधि और बंदरगाह अधिकारी कैप्टिव बंदरगाह सुविधा के संचालन को अस्थायी रूप से निलंबित कर सकते हैं। यदि उक्त नोटिस का अनुपालन नहीं किया जाता है, तो बोर्ड इस समझौते को समाप्त करने के लिए एक और नोटिस देगा यदि उक्त उल्लंघन का अनुपालन अगले 15 दिनों की अवधि के भीतर नहीं किया जाता है और 15 दिनों की ऐसी अवधि की समाप्ति पर, समझौता स्वचालित रूप से समाप्त हो जाएगा। बिना किसी पूर्व सूचना के समाप्त कर दिया गया समझौता जायेगा। समझौते के इस तरह समाप्त होने पर, बोर्ड को जेट्टी के सभी या किसी भी हिस्से का नियंत्रण लेने या अन्यथा निपटान करने का अधिकार होगा, साथ ही साथ उसकी साइट भी इस तरह से और ऐसे व्यक्ति को दे सकती है या बोर्ड द्वारा तय की गई पार्टी और अनुज्ञप्तिधारी किसी भी मुआवजे का हकदार नहीं होगा, न ही अनुज्ञप्तिधारी के पास अधिरचना या भूमि/समुद्र के संबंध में कोई अधिकार होगा जिस पर जेट्टी का निर्माण किया गया था, बशर्ते कि लागत भले ही जेट्टी के निर्माण का समायोजन अनुज्ञप्तिधारी द्वारा प्राप्त छूट की कुल राशि के विरुद्ध नहीं किया जाता है, अनुज्ञप्तिधारी किसी भी वापसी का

हकदार नहीं होगा। अनुज्ञप्तिधारी और बोर्ड के बीच किसी भी विवाद या मतभेद के मामले में, इसे बंदरगाह और मत्स्य पालन विभाग में सरकार के सचिव की मध्यस्थता के लिए भेजा जाएगा और इसे भारतीय मध्यस्थता और सुलह के प्रावधानों के अनुसार आयोजित किया जाएगा। अधिनियम, 1996 या उस समय लागू कोई वैधानिक संशोधन या पुनः अधिनियमन।

36. यह समझौता पच्चीस वर्षों की अवधि के लिए या तब तक प्रभावी रहेगा जब तक कि पक्षों द्वारा लिए गए 'रिबेट' की कुल राशि जेटी के निर्माण की राशि के बराबर न हो जाए, जो भी पहले हो, जेटी के चालू होने की तारीख से।

परंतु अनुज्ञप्तिधारी द्वारा ली गई कुल छूट जेटी के निर्माण की राशि के बराबर होने के बाद भी, अनुज्ञप्तिधारी को कैप्टिव उद्देश्य के लिए जेटी का उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी, बशर्ते कि पूरे घाट शुल्क का पूरा भुगतान किया जाए, जब तक कि अनुज्ञप्तिधारी की परियोजना जिसे अनुमति दी गई है वह अस्तित्व में है या अस्तित्व में है, अर्थात् कार्य करता रहता है।

अनुज्ञप्तिधारी इस बात पर सहमत और समझा गया है कि 'जेटी' शर्तों में से इस समझौते के प्रयोजन के लिए लागू शर्तों को इस समझौते में बरकरार रखा जा सकता है और लागू नहीं होने वाले अन्य शर्तों/शर्तों को हटाया जा सकता है।”

10. समग्र रूप से समझौते को पढ़ने से निम्नलिखित निष्कर्ष निकलेंगे:

ए. यह समझौता गुजरात समुद्री बोर्ड अधिनियम की धारा 35 के तहत किया गया एक अनुज्ञप्ति समझौता है जिसके तहत पिपावाव पीसीआईआईटी में एक कैप्टिव जेट्टी के निर्माण और उपयोग के लिए अनुज्ञप्ति या अनुमति निश्चित आधार पर निर्माण, स्थानांतरण, संचालन और रखरखाव के आधार पर दर्ज की जाती है।

बी. समझौते की अवधि के लिए अनुज्ञप्तिधारी द्वारा बोर्ड को प्रति वर्ष 10,0001 रुपये का अनुज्ञप्ति शुल्क देय है, जब तक कि इसे पहले समाप्त नहीं किया जाता है।

सी. जो कुछ भी बनाया गया है उसका स्वामित्व बोर्ड के साथ-साथ उस लैपिंग पर भी निहित है जिस पर इसका निर्माण और तटीय किया गया है।

डी. जेट्टी का निर्माण उस परियोजना के लिए किया गया है जिससे यह जुड़ा हुआ है, अर्थात् यूसीएल की सीमेंट फैक्ट्री के लिए। इसलिए, यूसीएल को दिया गया अनुज्ञप्ति गैर-हस्तांतरणीय है।

ई. बोर्ड हर छह महीने में निरीक्षण करने का हकदार है ताकि वह अनुज्ञप्तिधारी को अपनी लागत पर संरचना को बनाए रखने और मरम्मत करने का निर्देश दे सके, उक्त जेट्टी का रखरखाव अच्छे क्रम और स्थिति में अकेले अनुज्ञप्तिधारी का होना, उल्लंघन है जिसे समझौते का उल्लंघन माना जाता है।

एफ. जेट्टी का उपयोग मुख्य रूप से अनुज्ञप्तिधारी के सामान के लिए किया जाना है और जब अनुज्ञप्तिधारी द्वारा उपयोग नहीं किया जाता है तो इसका उपयोग बोर्ड द्वारा स्वयं किया जा सकता है।

जी. कि अनुज्ञप्तिधारी द्वारा अपनी लागत पर घाट का निर्माण करने पर विचार करते हुए, बोर्ड ने कैप्टिव के लिए निर्धारित शुल्कों की अनुसूची में निर्दिष्ट घाटशुल्क शुल्क का 20% भुगतान करके घाट के निर्माण की लागत के विरुद्ध समायोजित करने के लिए छूट देने पर सहमति व्यक्त की है। घाट. इस रियायत को छूट कहा जाएगा और इसे उक्त घाट के निर्माण की लागत के विरुद्ध समायोजित किया जाएगा। एक बार जब निर्माण की पूरी लागत छूट के

माध्यम से वसूल हो जाती है, तो अनुज्ञप्तिधारी को कैप्टिव घाटों के लिए बंदरगाह शुल्क की अनुसूची में निर्धारित पूरी दर पर घाट शुल्क शुल्क का भुगतान करना होगा।

एच. 10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के घाट पर कॉल करने वाले जहाजों में कैप्टिव कार्गो के लिए प्रदान की जाने वाली सीधी बर्थिंग सुविधाओं के लिए, तट के उपयोग के लिए लीज किराए के रूप में 25,00,000/- रुपये की राशि ली जाएगी।

आई. यह अनुज्ञप्तिधारी यूसीएल है जो घाट पर या उसके आसपास ड्रेजिंग, नेविगेशन आदि सहित सभी सेवाएं प्रदान करेगा और यदि ऐसा नहीं किया जाता है तो बोर्ड अनुज्ञप्तिधारी यूसीएल के जोखिम और लागत पर ऐसी सुविधाएं प्रदान कर सकता है।

जे. समझौते के नियमों और शर्तों के उल्लंघन या कानून के किसी भी उल्लंघन पर अनुज्ञप्ति समाप्त किया जा सकता है। ऐसी समाप्ति पर, बोर्ड निर्मित किए गए जेटी के सभी या किसी हिस्से का नियंत्रण लेने या अन्यथा निपटान करने का हकदार होगा।

के. समझौते की अवधि घाट के चालू होने की तारीख से 25 वर्ष या ऐसे समय तक होनी है जब पार्टी द्वारा प्राप्त छूट घाट की निर्माण लागत के बराबर हो, जो भी तारीख पहले हो। हालाँकि, छूट और निर्माण लागत समाप्त होने के बाद भी, अनुज्ञप्तिधारी को घाट शुल्क के पूर्ण भुगतान के अधीन कैप्टिव उद्देश्यों के लिए जेटी का उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी, जब तक कि अनुज्ञप्तिधारी की परियोजना - यानी अनुज्ञप्तिधारी का सीमेंट प्लांट जारी रहे।

11. उक्त समझौते के पठन पर जो प्रश्न उठता है, वह यह है कि क्या जीएमबी या जीएमबी द्वारा अधिकृत कोई व्यक्ति जहाज या माल के संबंध में कोई सेवा प्रदान करता है। समझौते से यह स्पष्ट होता है कि अनुज्ञप्तिधारी, अर्थात् यूसीएल का कर्तव्य है कि वह समझौते की अवधि के दौरान जेटी को अच्छी स्थिति और हालत में रखे

(देखें: ऊपर निर्दिष्ट धारा 15 और 16)। इसके अलावा, यूसीएल ही जेटी के आसपास या उसके आसपास सभी सेवाएं प्रदान करने के लिए जिम्मेदार है, जिसमें ड्रेजिंग, नेविगेशन, जल आपूर्ति आदि शामिल हैं(देखें: समझौते की धारा 28)। इससे यह स्पष्ट होता है कि समझौते की अवधि के दौरान बोर्ड नहीं बल्कि अनुज्ञप्तिधारी ही उक्त जेटी को ऐसी स्थिति में रखता है कि यह जहाजों को लैंडिंग और माल उतारने के लिए सक्षम बनाता है। इस स्थिति को देखते हुए, हम जीएमबी की ओर से वरिष्ठ अधिवक्ता श्री त्रिपाठी के साथ सहमत हैं कि समझौते के तहत जीएमबी द्वारा यूसीएल को कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है। समझौते से यह स्पष्ट होता है कि यह जीएमबी अधिनियम की धारा 35 के तहत बनाया गया एक समझौता है, जो अनुज्ञप्तिधारी - यूसीएल को जेटी का निर्माण करने और उसके बाद अपनी लागत पर इसे बनाए रखने की अनुमति देता है। हम यह भी जोड़ सकते हैं कि घाट शुल्क में 80% की छूट उक्त अधिनियम की धारा 35 के तहत कानूनी रूप से लगाई गई एक शर्त है। यह कहना कि यह लीज रेंट या अनुज्ञप्ति शुल्क की प्रकृति का है, सही नहीं होगा, क्योंकि समझौते के तहत एक अलग अनुज्ञप्ति शुल्क भुगतान योग्य है(देखें: समझौते की धारा 3)। इस हद तक हम राजस्व की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री अध्याय से सहमत हैं कि सीईएसटीएटी इस संबंध में सही प्रतीत नहीं होता है। लेकिन इससे इस मामले के नतीजे पर कोई फर्क नहीं पड़ेगा क्योंकि "बंदरगाह सेवा" की परिभाषा के तहत पूरी की जाने वाली पहली शर्त वर्तमान मामले के तथ्यों पर पूरी नहीं होती है।

12. श्रीअध्याय ने ब्लैक लॉ डिक्शनरी, सातवें संस्करण में "घाट" और "घाट शुल्क" की परिभाषा पर भरोसा करते हुए तर्क दिया कि यह आवश्यक है कि बोर्ड द्वारा एक घाट प्रदान किया जाए। ऐसे घाट का प्रावधान ही बोर्ड को एक शुल्क लगाने का अधिकार देगा जो कि यहां ऊपर उल्लिखित दरों की अनुसूची के तहत एकत्र किए गए

घाटशुल्क शुल्क के अलावा और कुछ नहीं है। इस तर्क की सराहना करने के लिए हमने ब्लैक लॉ डिक्शनरी से 'घाट और घाट शुल्क' की परिभाषा इस प्रकार दी है: -

घाट. नौगम्य जल के तट पर बनी एक संरचना, जिस पर सामान चढ़ाने या उतारने के लिए किसी जहाज को लाया जा सकता है।

निजी घाट. जिसका उपयोग केवल उसका मालिक या पट्टेदार ही कर सकता है।

सार्वजनिक घाट. जिसका उपयोग जनता कर सके।

घाटशुल्क 1. घाट पर माल उतारने, चढ़ाने या उतारने के लिए दिया जाने वाला शुल्क। 2. घाट पर माल चढ़ाने या उतारने की व्यवस्था।

हमें डर है कि हम श्री अध्याय से इस कारण से सहमत नहीं हो पा रहे हैं कि हालांकि उक्त समझौते के तहत जीएमबी घाट का मालिक है, फिर भी उक्त घाट पर किसी जहाज को बर्थ देने की अनुमति देने की सेवा प्रदान करने के लिए जीएमबी के लिए यह आवश्यक है उक्त घाट को अच्छी स्थिति में रखने के लिए। घाटशुल्क शुल्क संग्रहणीय हैं क्योंकि वे प्रदान की गई सेवाओं के लिए शुल्क की प्रकृति में हैं। घाट के रखरखाव के लिए बोर्ड द्वारा किए गए खर्च को घाट शुल्क के रूप में एकत्र करने की मांग की गई है। इस राशि में आवश्यक रूप से वे सभी राशियाँ शामिल होंगी जो ड्रेजिंग सहित उक्त जेटी को अच्छी स्थिति में रखने के लिए खर्च की जाती हैं ताकि जहाज़ जेटी के साथ बर्थ कर सकें। यह स्पष्ट है कि जहां तक बोर्ड द्वारा संचालित घाटों का सवाल है, बोर्ड स्वयं ऐसे खर्चों को वहन करता है। यह केवल वर्तमान जैसे मामलों में है जहां घाट मुख्य रूप से किसी विशेष निजी पार्टी से संबंधित सामान को लोड करने और उतारने के लिए है, मरम्मत और रखरखाव का खर्च निजी पार्टी द्वारा वहन किया जाना है, न कि बोर्ड द्वारा। इस परिस्थिति में हम पाते हैं कि जीएमबी द्वारा यूसीएल को कोई सेवा प्रदान नहीं की गई है।

13. श्रीअध्यारु के तर्क का दूसरा पहलू यह है कि किसी भी मामले में यूसीएल "बंदरगाह सेवा" की परिभाषा के तहत जीएमबी द्वारा अधिकृत व्यक्ति है और इसलिए, किसी भी मामले में धारा आकर्षित होगी क्योंकि इसमें कोई संदेह नहीं है कि घाटशुल्क किसी जहाज या सामान के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए भुगतान हैं।

14. जैसा कि धारा 32 की उप-धारा (3) और (4) से देखा जा सकता है, बोर्ड किसी भी व्यक्ति को उक्त धारा की उप-धारा (1) में उल्लिखित किसी भी सेवा को करने के लिए अधिकृत कर सकता है, जिसमें घाटों पर माल की लैंडिंग भी शामिल है। हमने श्री अध्यारु से पूछा कि हमें यह बताएं कि ऐसा अधिकार कहाँ दिया गया है और उनका जवाब केवल यह था कि यह यहाँ ऊपर उल्लिखित स्व-समान समझौते के तहत दिया गया था। हमें डर है कि हम श्रीअध्यारु से सहमत नहीं हो पा रहे हैं। किसी भी सेवा को निष्पादित करने के लिए दिया गया अधिकार सबसे पहले और सबसे महत्वपूर्ण उन नियमों और शर्तों के तहत होना चाहिए जिन पर बोर्ड और निजी व्यक्ति द्वारा सहमति हो सकती है। इसके अलावा, धारा 32 की उप-धारा (4) के तहत, यह निजी व्यक्ति है जो प्रदान की गई ऐसी सेवा के संबंध में कोई भी राशि वसूलने या वसूलने के लिए अधिकृत है। उपरोक्त समझौते में यह स्पष्ट रूप से अनुपस्थित है। समझौते को पढ़ने पर इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह बोर्ड ही है जो अनुज्ञप्तिधारी - यूसीएल से घाटशुल्क शुल्क लेता है या वसूल करता है और यूसीएल को अन्य व्यक्तियों से ऐसे शुल्क वसूलने के लिए अधिकृत नहीं करता है। इस स्थिति में, यह स्पष्ट है कि किसी बंदरगाह या ऐसे बंदरगाह द्वारा अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है और इसलिए, सेवा कर लगाने की पहली शर्त वर्तमान मामले के तथ्यों पर अनुपस्थित है। जहाँ तक कैप्टिव कार्गो के लिए प्रदान की जाने वाली सीधी बर्थिंग सुविधाओं का संबंध है; तट के उपयोग के लिए लिए गए पट्टे के किराये में जहाज या सामान के संबंध में कोई भी सेवा शामिल नहीं है और इसे "बंदरगाह सेवा" के रूप में

वर्णित नहीं किया जा सकता है। ऐसा होने पर, दोनों पक्षों द्वारा उठाए गए किसी भी अन्य विवाद में जाना अनावश्यक है। जिस हद तक आक्षेपित निर्णय हमारे निर्णय के अनुरूप है, उसे बरकरार रखा जाता है। अतः राजस्व की अपीलें तदनुसार खारिज की जाती हैं।

निधि जैन

अपील खारिज की गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक नाजिश रशीद, अधिवक्ता द्वारा किया गया है ।

अस्वीकरण- इस निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के 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 व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।
