

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट

बनाम

मेसर्स श्री लक्ष्मी स्टील और अन्य

(सिविल अपील संख्या 9831-32/2017 का)

27 जुलाई, 2017

[मदन बी. लोकर और दीपाक गुप्ता, जे. जे.]

प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963:.

धारा 47ए और 53 -आयातकों के माल को हिरासत में लेना - राजस्व खुफिया निदेशालय (डीआरआई) के कहने पर सीमा शुल्क विभाग द्वारा - पोर्ट ट्रस्ट और शिपिंग लाइन द्वारा विलंब शुल्क/हिरासत शुल्क की मांग -मांग को चुनौती दी गई -अधिकारियों के खिलाफ दुर्भावनापूर्ण आरोप डीआरआई के - उच्च न्यायालय ने माना कि आयातक पोर्ट ट्रस्ट को विलंब शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं थे और न ही शिपिंग लाइन को हिरासत शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे; कि डीआरआई/सीमा शुल्क प्राधिकारी हिरासत शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे और पोर्ट ट्रस्ट 2009 के विनियम 6(1) के मद्देनजर विलंब शुल्क वसूलने का हकदार नहीं था - पोर्ट ट्रस्ट को विलंब शुल्क माफ करने का निर्देश दिया गया था - अपील पर, आयोजित: मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के पास धारा 47ए के तहत टैरिफ प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विलंब शुल्क सहित दरें लगाने की शक्ति और अधिकार हैं - यह अधिकार सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधानों या सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 160(9) के मद्देनजर 2009 के विनियमों से प्रभावित नहीं है - यहां तक कि यदि आयातक की कोई गलती नहीं है, तो केवल आयातक ही विलंब शुल्क का भुगतान

करने के लिए उत्तरदायी है - जहां तक हिरासत शुल्क का सवाल है, यह आयातक और वाहक (शिपिंग लाइन) के बीच एक निजी अनुबंध है, आयातक भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। वही - डीआरआई/सीमा शुल्क प्राधिकारियों को हिरासत/विलंब शुल्क का भुगतान करने का निर्देश तभी दिया जा सकता है जब यह साबित हो जाए कि डीआरआई/सीमा शुल्क प्राधिकारियों की कार्रवाई दुर्भावनापूर्ण थी - वर्तमान मामले में दुर्भावना का आरोप साबित नहीं हुआ है - भले ही आयातक को लगता हो यदि उसके साथ अन्याय हुआ है, तो उसे उचित शुल्क का भुगतान करके माल को खाली करना होगा और फिर सीमा शुल्क प्राधिकरण से प्रतिपूर्ति का दावा करना होगा - आयातक धारा 53 -सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 धारा 160 (9) के संदर्भ में पोर्ट ट्रस्ट से संपर्क करने के लिए स्वतंत्र हैं।) - सीमा शुल्क क्षेत्रों में कार्गो की हैंडलिंग विनियम, 2009- पंजीकरण। 6(1).

अपीलों को स्वीकार करते हुए न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया :

1.1 यह सवाल कि क्या पोर्ट ट्रस्ट सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 (1) के तहत सीमा शुल्क विभाग का संरक्षक है, एक अन्य मामले में इस अदालत के समक्ष विचार के लिए लंबित है। इसलिए इस समस्या से निपटा नहीं जा सकता है। यह मानते हुए भी कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट एक संरक्षक या कार्गो सेवा प्रदाता है, सवाल यह उठता है कि क्या सीमा शुल्क क्षेत्र विनियम, 2009 में कार्गो का संचालन मुंबई पोर्ट ट्रस्ट पर लागू होता है। ये विनियम सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 157 के तहत बनाए गए हैं। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 160 (9) में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि अधिनियम में कुछ भी प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरण की शक्ति को प्रभावित नहीं करेगा, जैसा कि प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 में परिभाषित किया गया है। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (अपीलार्थी) एक प्रमुख बंदरगाह है। (पैरा 28,29] [49-ए-एच; 491-ए-बी) ।

1.2 मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के पास प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम की धारा 47 ए के तहत टैरिफ प्राधिकरण द्वारा निर्धारित डिमरेज सहित दरें लगाने की शक्ति और अधिकार हैं। पोर्ट ट्रस्ट का यह अधिकार सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधानों या 2009 के विनियमों से प्रभावित नहीं है। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 160 (9) में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधान किसी भी तरह से किसी प्रमुख बंदरगाह में किसी भी बंदरगाह प्राधिकरण के गठन और शक्तियों को प्रभावित नहीं करेंगे। इसमें प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरण का अधिकार शामिल होगा जो कि एक प्रमुख बंदरगाह न्यास है और सीमा शुल्क अधिनियम के तहत सीमा शुल्क 2009 के विनियम बनाए गए हैं। विनियम अधीनस्थ विधान की प्रकृति के होते हैं। इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि अधीनस्थ कानून, वह भी सीमा शुल्क अधिनियम के तहत एक बोर्ड द्वारा बनाया गया कानून, किसी भी तरह से प्रमुख बंदरगाह न्यास की शक्ति और अधिकार को प्रभावित नहीं कर सकता है, जो वैधानिक रूप से इसमें निहित है। (पैरा 30,31) [491-बी-डी] ।

1.3 न तो विनियम और न ही सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधान अधिनियम के तहत दरें लगाने के लिए प्रमुख बंदरगाह न्यासों की वैधानिक शक्ति को बाधित या किसी भी तरह से प्रभावित कर सकते हैं। वास्तव में, जिस प्राधिकरण ने विनियम बनाए थे, वह स्वयं इसके बारे में जानता था क्योंकि विनियम 6 (1) स्वयं "कुछ समय के लिए किसी अन्य कानून के अधीन" शब्दों से शुरू होता है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि विनियम मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम सहित किसी भी अन्य कानून के अधीन हैं। इसलिए, ये विनियम किसी भी तरह से पोर्ट ट्रस्ट के अधिकार को प्रभावित नहीं कर सकते हैं। [पैरा 32) (491-ई-एफ)]।

1.4 भारत संघ द्वारा प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम की धारा 128 पर रखी गई निर्भरता पूरी तरह से गलत है। यह प्रावधान केवल सीमा शुल्क एकत्र करने के केंद्र

सरकार के अधिकार से संबंधित है। यह सीमांकन सहित दरों को एकत्र करने के लिए पोर्ट ट्रस्ट के अधिकारों से संबंधित नहीं है। [पैरा 32] (491-जी-एच) ।

पोर्ट ऑफ मद्रास बनाम मेसर्स अमीनचंद प्यारेलाल (1976) 3 एस. सी. सी. 167; [1976] 1 एस. सी. आर. 721; बोर्ड ऑफ ट्रस्टी ऑफ द पोर्ट ऑफ बॉम्बे बनाम जे. एन. डी. ए. 11 गुड्स सप्लाइ 11 जी. कंपनी (1977) 2 एस. सी. सी. 649; [1977]: टी. एस. सी. आर. 343; बोर्ड ऑफ ट्रस्टी ऑफ द पोर्ट ऑफ बॉम्बे बनाम जय हिंद ऑयल मिल्स कम्प 011 वाई (1987) 1 एस. सी. सी. 648; [1987] 1 एस. सी. आर. 932; आई. एन. टी. ए. ओ. 11 ए/एयरपोर्ट अथॉरिटी बनाम ग्रैंड स्लैम इंटरनेशनल (1995) 3 एस. सी. सी. 151; [1995] 2 एस. सी. आर. 149; यूनियन ऑफ इंडिया बनाम आर. सी. फैंब्रिक्स एस. सी. आर. 263; ओम प्रकाश बियानी बनाम न्यासी मंडल, पोर्ट ऑफ कलकत्ता (2002) 3 एस. सी. सी. 168; [2002] 2 एस. सी. आर. 19; शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया बनाम CL.Jain वूलन मिल्स (2001) 5 एस. सी. सी. 345; [2001] 2 एस. सी. आर. 1080-पर भरोसा किया गया।

भारत संघ बनाम संजीव वूलन मिल्स 1998 (100) ई. एल. टी. 323-विशिष्ट।

2.1 भले ही आयातक की गलती न हो, लेकिन केवल आयातक ही सीमांकन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। जहां तक निरोध शुल्क का संबंध है, यह आयातक और वाहक के बीच एक निजी अनुबंध है, यानी शिपिंग लाइन। डी. आर. आई./सीमा शुल्क अधिकारियों को डिमरेज/हिरासत शुल्क का भुगतान करने का निर्देश केवल तभी दिया जा सकता है जब यह साबित हो जाए कि डी. आर. आई./सीमा शुल्क अधिकारियों की कार्रवाई पूरी तरह से दुर्भावनापूर्ण है या शक्ति का इतना घोर दुरुपयोग है कि डी. आर. आई./सीमा शुल्क के अधिकारियों को आयातक को अतिरिक्त बोझ के लिए क्षतिपूर्ति करने के लिए कहा जाना चाहिए जो उसे वहन करना पड़ता है। यहां तक

कि अगर किसी आयातक को लगता है कि उसके साथ अन्यायपूर्ण व्यवहार किया गया है, तो उसे देय शुल्क का भुगतान करके माल का भुगतान करना चाहिए और फिर सीमा शुल्क प्राधिकरण से प्रतिपूर्ति का दावा करना चाहिए। [पैरा 34) [492-बी-डी] ।

2.2 वर्तमान मामले में दुर्भावनापूर्ण आरोप लगाए गए थे कि चूंकि प्रत्यर्थी-आयातकों ने उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिकाएं दायर की थीं, जिसमें अधिकारियों (प्रत्यर्थी संख्या 7 और 8) को व्यक्तिगत रूप से उपस्थित होने के लिए बुलाया गया था, इसलिए उन्होंने प्रत्यर्थी-आयातकों के खिलाफ दुर्भावनापूर्ण कार्य किया था। उनके खिलाफ भेदभाव के आरोप भी लगाए गए हैं। उच्च न्यायालय स्वयं इस पहलू में विस्तार से नहीं गया। दुर्भावना का कोई विशिष्ट निष्कर्ष नहीं मिला है। हालांकि, उच्च न्यायालय ने कहा कि माल को साफ करने में राजस्व कर्मचारियों की ओर से देरी के कारण प्रतिवादी-आयातकों को नुकसान हुआ और विभाग के कार्यकारी निर्देशों का उल्लंघन किया गया। राजस्व को इस आशंका में उचित ठहराया गया था कि आयातित वस्तुओं को गलत घोषित किया गया होगा और इसलिए, उनकी पूरी तरह से जांच और सत्यापन किया जाना चाहिए। [पैरा 35] [492-ई-एच; 493-ए] ।

2.3 प्रत्यर्थी-आयातकों ने दो आधारों पर प्रस्तावित अस्थायी मूल्यांकन का लाभ नहीं लिया: - (1) कि अन्य सभी आयातकों को केवल पीडी बांड प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था, जबकि आयातकों को इसमें कुछ बैंक गारंटी भी प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। (2) कि विरोध और निरोध के आरोप ढेर हो गए थे। डी. आर. आई. का रुख यह है कि अन्य सभी आयातक शीट्स/स्क्रेप का आयात कर रहे थे न कि कॉइल का। केवल उत्तरदाता आयातक ही कॉइल का आयात कर रहे थे। सुरक्षा शुल्क केवल कॉइल के संबंध में लागू होता है न कि शीट के संबंध में। इसलिए मूल प्रत्यर्थी-आयातकों को बैंक गारंटी भी देने के लिए कहा गया था। प्रत्यर्थी-आयातकों को केवल अनंतिम मूल्यांकन के 20 प्रतिशत की सीमा तक बैंक गारंटी प्रस्तुत करने की

आवश्यकता थी और बैंक गारंटी की मांग केवल 18.71 लाख थी। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि इस स्तर पर भी आयातक केवल 18.71 लाख के लिए बैंक गारंटी और पीडी बांड प्रस्तुत करके ही माल जारी कर सकते थे। अन्य सभी आयातकों ने डी. आर. आई./सीमा शुल्क द्वारा दिए गए इस प्रस्ताव का लाभ उठाया और अपना सामान छोड़ दिया, लेकिन उत्तरदाता-आयातकों ने उन्हें सबसे अच्छी तरह से ज्ञात कारणों से इस प्रस्ताव का लाभ नहीं उठाया। यदि उन्होंने इस प्रस्ताव का लाभ उठाया होता, तो अन्य आयातकों की तरह डिमरेज में भी कमी आ सकती थी। [पैरा 44] [495-सी-एफ) ।

2.4 रिकॉर्ड से यह स्पष्ट है कि राजस्व ने आयातित वस्तुओं के नमूने दूसरे परीक्षण के लिए भेजे थे। दूसरे परीक्षण की रिपोर्ट के अनुसार, इनमें से आठ खेप गर्म रोलड कॉइल थीं, न कि कोल्ड रोलड कॉइल। याचिकाकर्ता का आरोप है कि नमूनों के पहले परीक्षण की रिपोर्ट स्वीकार नहीं की गई थी और माल को विश्लेषण के लिए दूसरी प्रयोगशाला में भेजा गया था, भले ही उस प्रयोगशाला में परीक्षण करने के लिए आवश्यक सुविधाएं न हों। राजस्व को दूसरा परीक्षण करने से नहीं रोका जा सकता है। दूसरा प्रयोगशाला परीक्षण करने के लिए सक्षम था या नहीं, यह इस न्यायालय को तय नहीं करना है। हालांकि, इन परीक्षणों में आठ खेपों को आयात दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए पाया गया। इसके बाद भी, निर्धारिती को माल को उतारने और अस्थायी मूल्यांकन के लिए माल जारी करने का प्रस्ताव दिया गया था, जिसे निर्धारिती ने स्वीकार नहीं किया था। [पैरा 45] (495-जी-एच; 496-ए) ।

2.5 इसलिए, भले ही डी. आर. आई. और सीमा शुल्क अधिकारियों की ओर से कुछ देरी हो सकती है, लेकिन प्रतिवादी आयातक भी मामले में देरी करने के लिए दोषी रहे हैं और इसलिए, वे यह दावा नहीं कर सकते कि वे विलम्ब और निरोध शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। प्रत्यर्थी-आयातक अधिनियम की धारा 53 के संदर्भ में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट से संपर्क करने के लिए स्वतंत्र हैं और बोर्ड धारा 53 के तहत

प्रत्यर्थी-आयातकों के मामले पर विचार करते समय सहानुभूतिपूर्ण विचार कर सकता है।
[पैरा 46] [496-बी-सी] ।

2.6 उच्च न्यायालय, रिट कार्यवाही में, डी. आर. आई./सीमा शुल्क को शिपिंग लाइन को निरोध शुल्क का भुगतान करने का निर्देश नहीं दे सकता था क्योंकि इनका भुगतान प्रतिवादी-आयातकों और शिपिंग लाइन के बीच एक अनुबंध के आधार पर किया जाना था। [पैरा 47] [496-डी] ।

मामला विधि संदर्भ

[1976] 1 एससीआर 721	विश्वास किया	पैरा 20
[1977] 3 एससीआर 343	विश्वास किया	पैरा 21
[1987] 1 एससीआर 932	विश्वास किया	पैरा 22
[1995] 2 एससीआर 149	विश्वास किया	पैरा 24
[2001] 4 पूरक एससीआर 263	विश्वास किया	पैरा 25
[2002] 2 एससीआर 19	विश्वास किया	पैरा 26
[2001] 2 एससीआर 1080	विश्वास किया	पैरा 26
1998(100) ईएलटी 323	विभेदित	पैरा 27

सिविल अपीलीय अधिकारिता : सिविल अपील संख्या 9831-32/2017

2016 के सी. डब्ल्यू. पी. सं. 10021 और 2016 के सी. डब्ल्यू. पी. सं. 10036 में चंडीगढ़ में पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय के दिनांकित 23.12.2016 के निर्णय और आदेश से ।

के साथ

सी ए संख्या 9833-34/2017

मनिंदर सिंह, ए. एस. जी., के. के. वीसीनुगोपाल, पराग पी. त्रिपाठी, पी. चिदंबरम, वरिष्ठ अधिवक्ता, ए. वी. रंगम। बडी ए. रंगनाथन, सुश्री मिशिका बाजपेयी। कर्नल आर. बालासुब्रमण्यम, तारा चंद्र शर्मा, प्रभास बजाज, अक्षय अमृतांशु, रोहित राठी, बी. कृष्ण प्रसाद, काप ॥ अरोड़ा, सुश्री मंजुला बक्सला, करण खन्ना (मिस के लिए)। सिरिल अमरचंद मंगलदास), सौरभ कपूर, प्रशांत भूषण, सुश्री नेहा राठी, सुनील कुमार जैन, अशोक माथुर, श्री पाल सिंह, उपस्थित पक्षों के वकील।

न्यायालय का निर्णय दीपक गुप्ता, जे. द्वारा सुनाया गया-

1. अनुमति प्रदान की गई।

2. भारत संघ और मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दायर ये दीवानी अपीलें पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय द्वारा चंडीगढ़ में सी. डब्ल्यू. पी. संख्या 10021/2016 और सी. डब्ल्यू. पी. संख्या 10036/2016 में पारित दिनांक 23.12.2016 के फैसले के खिलाफ निर्देशित की गई हैं, जिसके तहत उच्च न्यायालय ने रिट याचिकाओं की अनुमति दी और कहा कि राजस्व खुफिया निदेशालय (संक्षेप में 'डी. आर. आई.')

के कहने पर सीमा शुल्क द्वारा रिट याचिकाकर्ताओं/आयातकों (प्रतिवादी-आयातकों) द्वारा आयातित माल को हिरासत में लेना पूरी तरह से अवैध था। उच्च न्यायालय ने निर्देश दिया कि प्रत्यर्थी-आयातकों द्वारा आयातित माल को सीमा शुल्क के भुगतान पर उन्हें जारी किया जाए। इसने आगे निर्देश दिया कि सीमा शुल्क क्षेत्र विनियम, 2009 (संक्षेप में '2009 विनियम') में कार्गो के संचालन के विनियम 6 (1) के मद्देनजर पोर्ट ट्रस्ट किसी भी तरह का विलम्ब शुल्क लेने का हकदार नहीं था क्योंकि सीमा शुल्क ने निरोध प्रमाण पत्र जारी किया था। शिपिंग लाइन द्वारा मांगे गए निरोध शुल्क को डीआरआई और/या सीमा शुल्क द्वारा वहन करने का आदेश दिया गया था। रिट

याचिकाकर्ताओं/आयातकों को भी 50, 000/- रुपये की लागत का हकदार ठहराया गया था। प्रत्येक विभाग द्वारा भुगतान किया जाएगा।

3. मामले के तथ्य यह हैं कि प्रतिवादी-आयातक दो सहयोगी संस्थाएं हैं-(1) इंदर इंटरनेशनल, एक साझेदारी फर्म, और (2) मेसर्स श्री लक्ष्मी स्टील्स, एक स्वामित्व फर्म। ये फर्म कोल्ड रोलड कॉइल और शीट्स (प्राथमिक और माध्यमिक) के आयात और व्यापार में काम करती हैं। दोनों आयातकों ने कोल्ड रोलड कॉइल की विभिन्न खेपों का आयात किया था। हम केवल तीन तारीखों पर आयातित दस खेपों के बारे में चिंतित हैं। कुंठलियों की खेपों का पहला जल्था दिनांक 04.12.2015 के प्रवेश पत्रों के माध्यम से आयात किया गया था और आयातित सामानों को कोल्ड रोलड शीट/कुंठल घोषित किया गया था। दूसरी और तीसरी खेप के लिए प्रवेश के बिल क्रमशः 11.12.2015 और 29.12.2015 पर प्रस्तुत किए गए थे।

4. 14.12.2015 पर, डी. आर. आई. ने सीमा शुल्क आयुक्त (आयात), मुंबई को एक पत्र लिखा जिसमें प्रतिवादी आयातकों के साथ-साथ कुछ अन्य आयातकों की खेपों को रोक दिया गया। डी. आर. आई. का विचार था कि इन खेपों को जारी करने से पहले 100% जांच की आवश्यकता होती है। 28.12.2015 पर, डीआरआई द्वारा सीमा शुल्क को एक और पत्र लिखा गया था जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि विशिष्ट खुफिया जानकारी प्राप्त हुई थी कि कंपनियां अपने आयात पर लगाए गए अस्थायी शुल्क से बचने के लिए सीमा शुल्क द्वारा जारी अधिसूचनाओं का उल्लंघन करते हुए खेपों का आयात कर रही थीं। इस पत्र के माध्यम से, सीमा शुल्क अधिकारियों से अनुरोध किया गया था कि वे आयातित वस्तुओं की प्रकृति के संबंध में चार्टर्ड इंजीनियर की सहायता से माल की जांच करें, जिसमें सहायक सुरक्षा उपायों के साथ-साथ गुणवत्ता, मोटाई और चौड़ाई का विवरण भी शामिल है। इस बीच, आई. डी. 2 पर, प्रतिवादी आयातकों ने दिनांकित आई. डी. 3 और आई. डी. 1 के संबंध में अनुरोध

किया कि सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 18 (संक्षेप में '1962 अधिनियम') के तहत शुल्क का आकलन किया जाए और माल को जारी किया जाए, ताकि विलम्ब और निरोध शुल्क के भुगतान से बचा जा सके। इसके बाद, प्रतिवादी-आयातकों द्वारा 22.12.2015 पर इस संबंध में एक अनुस्मारक भेजा गया था। 29.12.2015 पर तीसरी खेप प्राप्त होने के बाद, प्रतिवादी-आयातकों द्वारा 31.12.2015 पर एक और पत्र लिखा गया था, जिसके बाद 01.01.2016 दिनांकित एक और पत्र लिखा गया था, जिसमें प्रार्थना की गई थी कि शुल्क का आकलन किया जाए और शुल्क के भुगतान पर माल जारी किया जाए।

5. चूंकि प्रत्यर्थी-आयातकों द्वारा लिखे गए पत्रों पर सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी, इसलिए उन्होंने पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय में रिट याचिकाएं दायर करके अनुरोध किया कि सामान मुक्त किया जाए। इसके बाद, 05.01.2016 और 11.01.2016 के बीच माल के नमूने लिए गए और निरीक्षण के लिए श्री राजेंद्र एस. तांबे, चार्टर्ड इंजीनियर को भेजे गए। श्री तांबी ने इन नमूनों का सरकार द्वारा अनुमोदित प्रयोगशाला मेसर्स परफेक्ट लेबोरेटरी सर्विसेज से परीक्षण कराया और श्री तांबी द्वारा 19.01.2016 पर जारी प्रमाण पत्रों के अनुसार, यह प्रमाणित किया गया कि आयातित सामान ठंडे रोलड कॉइल प्रतीत होते हैं। इसने आयातकों के मामले का समर्थन किया।

6. 19.01.2016 पर, डी. आर. आई. ने अस्थायी सीमा शुल्क का आकलन करने के लिए सीमा शुल्क अधिकारियों को लिखा। इसके बाद, 28.01.2016 पर, सीमा शुल्क आयुक्त ने प्रत्यर्थी-आयातकों को एक पत्र भेजा जिसमें उन्हें माल जारी करने के लिए पी. डी. बॉन्ड प्रस्तुत करने और आयातित वस्तुओं पर अस्थायी शुल्क के 20 प्रतिशत की बैंक गारंटी देने के लिए कहा गया। इसी तरह के पत्र अन्य आयातकों को भी लिखे गए थे, लेकिन उनसे कोई बैंक गारंटी नहीं मांगी गई थी और केवल पीडी बांड मांगे गए

थे। अन्य सभी आयातकों ने इस प्रस्ताव का लाभ उठाया और पी. डी. बांड प्रस्तुत करने के बाद उन्होंने सीमा शुल्क के बदले माल जारी कर दिया।

7. यहाँ प्रत्यर्थी-आयातकों का मामला यह है कि उन्हें 28.01.2016 दिनांकित पत्र के बारे में केवल 03.02.2016 पर अदालत में सूचित किया गया था जब उन्हें पत्र की एक प्रति सौंपी गई थी। प्रत्यर्थी-आयातकों के वकील के अनुसार, इस समय तक, सीमांकन और निरोध शुल्क के रूप में लाखों रुपये बकाया थे और इसलिए, वे इस पत्र द्वारा दिए गए प्रस्ताव का लाभ नहीं उठा सके। इसके अलावा, प्रत्यर्थी आयातकों को बैंक गारंटी देने के लिए कहा गया था, जबकि अन्य आयातकों को ऐसा करने के लिए नहीं कहा गया था।

8. यह उल्लेख करना भी उचित होगा कि डी. आर. आई. चार्टर्ड इंजीनियर की रिपोर्ट से संतुष्ट नहीं था। डीआरआई मेसर्स परफेक्ट लेबोरेटरी सर्विसेज की रिपोर्ट से भी संतुष्ट नहीं था: डीआरआई के अनुसार इस प्रयोगशाला में भेजे गए नमूने डीआरआई के अधिकारियों की उपस्थिति में नहीं लिए गए थे और इस प्रयोगशाला द्वारा भेजी गई रिपोर्ट झूठी थी। इसलिए, सीमा शुल्क अधिकारियों ने दूसरी प्रयोगशाला से खेपों की फिर से जांच कराने का फैसला किया। इसके बाद, माल के नमूने फिर से लिए गए और एक अन्य प्रयोगशाला मेसर्स टी. सी. आर. इंजीनियरिंग सर्विसेज (संक्षिप्त में 'टी. सी. आर.')

को 20.01.2016 पर भेजे गए। 28.01.2016 पर, इस प्रयोगशाला ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। इसने राय दी कि दस खेपों में से आठ खेपों का माल गर्म लुढ़का हुआ प्रतीत होता है और दो खेपों का माल ठंडा लुढ़का हुआ प्रतीत होता है। हालांकि, प्रवेश संख्या के बिल का उल्लेख नहीं किया गया था और टी. सी. आर. से एक नई रिपोर्ट बुलाई गई थी और उन्हें प्रवेश के बिलों के नंबर देने के लिए कहा गया था। यहां तक कि दो खेपें जो कोल्ड रोल्ड पाई गईं, उन्हें भी नहीं छोड़ा गया। प्रत्यर्थी-आयातकों की शिकायत यह है कि दूसरा परीक्षण करने का कोई प्रावधान नहीं था और किसी भी

स्थिति में, विचाराधीन प्रयोगशाला में गर्म रोलड और ठंडे रोलड कॉइल के बीच अंतर करने के लिए परीक्षण करने की कोई सुविधा नहीं थी।

9. 01.02.2016 पर, प्रत्यर्थी-आयातकों ने सीमा शुल्क आयुक्त को निरोध प्रमाण पत्र जारी करने के लिए लिखा ताकि वे विरोध और निरोध शुल्क से छूट प्राप्त कर सकें। प्रत्यर्थी-आयातकों के अनुसार, हालांकि दिनांक 28.01.2016 के पत्र के माध्यम से, पीडी बांड और बैंक गारंटी प्रस्तुत करने पर माल की अस्थायी रिहाई की अनुमति दी गई थी, प्रत्यर्थी-आयातकों और अन्य आयातकों के बीच भेदभाव करने का कोई कारण नहीं था, जिनकी भी जांच की जा रही थी और उन्हें कोई बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के लिए नहीं कहा गया था। इसके अलावा, प्रत्यर्थी-आयातकों के अनुसार, 04.02.2016 पर सीमा शुल्क आयुक्त ने उपायुक्त को इस आशय का एक संदेश भेजा कि उन्हें डी. आर. आई. से टेलीफोन कॉल आया है जिसमें निर्देश दिया गया है कि सभी खेपों से नमूने फिर से लिए जाएं और इस उद्देश्य के लिए प्रयोगशाला का नाम बाद में सूचित किया जाएगा। उन्हें यह भी बताया गया कि नमूने लेने की प्रक्रिया पूरी होने के बाद ही सामान को छोड़ा जाए। 23.02.2016 पर, माल को जब्त कर लिया गया और प्रतिवादी आयातकों को माल की अस्थायी रिहाई के लिए संबंधित प्राधिकरण से संपर्क करने का निर्देश दिया गया।

10. इस बीच 05.02.2016 पर, डी. आर. आई. ने प्रतिवादी आयातकों को पत्र लिखकर निरोध प्रमाण पत्र जारी करने के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया। डी. आर. आई. ने यह भी निर्देश दिया कि कॉइल की मोटाई को भी मापा जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्रत्यर्थी-आयातक आयात शुल्क से बच नहीं रहे हैं। हालांकि, 05.03.2016 पर, डी. आर. आई. ने एक और पत्र भेजा कि माल के माप की प्रतीक्षा किए बिना अस्थायी रिलीज की अनुमति दी जाए। लेकिन तथ्य यह है कि किसी

न किसी कारण से माल नहीं छोड़ा गया था। दोनों पक्षों ने माल की रिहाई में देरी के लिए एक-दूसरे को दोषी ठहराया।

11. पंजाब और हरियाणा के उच्च न्यायालय ने प्रतिवादी-आयातकों द्वारा दायर रिट याचिका में आदेश पारित कर सीमा शुल्क अधिकारियों को एक सप्ताह के भीतर खेपों को हटाने का निर्देश दिया और प्रतिवादी-आयातकों ने इस प्रक्रिया के दौरान सीमा शुल्क अधिकारियों के साथ सहयोग करने का बीड़ा उठाया। प्रत्यर्थी-आयातकों के अनुसार, डी. आर. आई. के अधिकारियों ने उन्हें परेशान करने के उद्देश्य से सामान छोड़ने की अनुमति नहीं दी, जबकि भारत संघ और डी. आर. आई. के अनुसार, प्रत्यर्थी-आयातकों के प्रतिनिधियों ने सहयोग नहीं किया और वचन का उल्लंघन किया। इसके बाद, 22.04.2016 पर, शिपिंग लाइन ने प्रत्यर्थी-आयातकों को नोटिस जारी किया कि उसने निरोध शुल्क की वसूली के लिए माल की नीलामी करने का प्रस्ताव रखा है। 09.05.2016 पर, प्रत्यर्थी आयातकों ने नए रिट याचिका दायर करने की स्वतंत्रता के साथ उनके द्वारा दायर रिट याचिकाओं को वापस ले लिया।

12. इसके बाद, नई रिट याचिकाएं दायर की गईं। उच्च न्यायालय द्वारा 03.06.2016 पर एक आदेश पारित किया गया था जिसमें निर्देश दिया गया था कि आयातित वस्तुओं के नमूने परीक्षण के लिए स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (संक्षेप में 'सेल'), बोकारो को भेजे जाएं। परीक्षण के बाद, यह राय दी गई कि माल ठंडे रोलड कॉइल प्रतीत होते हैं, लेकिन यह भी पाया गया कि कॉइल की मोटाई कुछ खेपों के संबंध में प्रतिवादी-आयातकों द्वारा दी गई घोषणा से भिन्न थी। इसके बाद, उच्च न्यायालय ने 12.07.2016 पर निर्देश दिया कि सामान को उचित शुल्क के भुगतान पर जारी किया जाए और निरोध और अवमूल्यन शुल्क के मुद्दे पर बाद में निर्णय लिया जाएगा। 2016 के एस. एल. पी. (सी) संख्या <आई. डी. 2 के माध्यम से उच्च न्यायालय के दिनांकित <आई. डी. 1 के आदेश को इस न्यायालय के समक्ष चुनौती दी

गई थी, जिसे 15 को अनुमति दी गई थी। उच्च न्यायालय और उच्च न्यायालय द्वारा पारित दिनांकित 12.07.2016 के आदेश को दरकिनार करते हुए रिट याचिका का जल्द से जल्द निपटान करने का अनुरोध किया गया था और आयातित वस्तुओं की रिहाई/नीलामी पर रिट याचिका का निपटारा होने तक रोक लगा दी गई थी।

13. प्रत्यर्थी-आयातकों ने डी. आर. आई. के अधिकारियों के खिलाफ दुर्भावनापूर्ण आरोप भी लगाए थे। यह आरोप लगाया गया था कि ये अधिकारी प्रत्यर्थी-आयातकों के प्रति शत्रुतापूर्ण थे क्योंकि उन्हें अदालत में तलब किया गया था और अदालत ने ऐसे अधिकारियों के खिलाफ कुछ मौखिक टिप्पणियां की थीं। जहाँ तक दुर्भावनापूर्ण आरोपों का संबंध है, उच्च न्यायालय ने कोई स्पष्ट निष्कर्ष नहीं दिया है। हालाँकि, उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि प्रतिवादी-आयातकों को डी. आर. आई. के अधिकारियों द्वारा परेशान किया गया था और आदेश दिया कि प्रतिवादी-आयातक किसी भी तरह के विलम्ब का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं थे और यहां तक कि शिपिंग लाइन को भुगतान किए जाने वाले निरोध शुल्क के संबंध में, यह माना गया कि यह डी. आर. आई. या सीमा शुल्क अधिकारी हैं जो इसका भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं। पोर्ट ट्रस्ट को डिमरेज शुल्क माफ करने का निर्देश दिया गया था।

14. हमारे सामने दो मुद्दे उठते हैं-(1) क्या मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को सीमांकन शुल्क माफ करने का कोई निर्देश दिया जा सकता है और (2) क्या आयातित वस्तुओं के संबंध में सीमांकन/निरोध शुल्क का भुगतान करने का दायित्व डी. आर. आई./सीमा शुल्क प्राधिकरणों पर लगाया जा सकता है।

15. जहां तक पहले मुद्दे का संबंध है, यह बताना उचित होगा कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 (संक्षेप में 'अधिनियम') के तहत बनाया गया एक वैधानिक प्राधिकरण है। एक प्रमुख बंदरगाह न्यास का प्रबंधन अधिनियम की धारा

3 के तहत नियुक्त न्यासी मंडल द्वारा किया जाता है। प्रमुख बंदरगाहों पर न्यास द्वारा प्रदान किए जाने वाले कार्यों और सेवाओं का उल्लेख अधिनियम के अध्याय 5 में किया गया है। अध्याय V-A, जिसे 09.01.1997 से लागू किया गया था, प्रमुख बंदरगाह न्यासों के लिए शुल्क निर्धारण का प्रावधान करता है। पोर्ट ट्रस्ट द्वारा लिया जाने वाला शुल्क एक स्वतंत्र वैधानिक प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाता है, जिसे अधिनियम की धारा 47 ए के तहत प्रमुख बंदरगाहों के लिए शुल्क प्राधिकरण कहा जाता है।

16. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री पी. चिदंबरम ने कहा कि उच्च न्यायालय ने केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा बनाए गए 2009 के विनियमों के विनियम 6 (1) पर भरोसा करने में गंभीर गलती की है। उन्होंने प्रस्तुत किया कि यह अधीनस्थ कानून यानी केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा बनाए गए विनियम प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम के वैधानिक प्रावधानों और इस न्यायालय के फैसलों का स्थान नहीं ले सकते हैं। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट का रुख यह है कि वह वैधानिक शुल्क की वसूली का हकदार है। प्रत्यर्थी-आयातकों से सीमांकन शुल्क सहित और न तो उच्च न्यायालय और न ही भारत संघ, इसे ऐसे वैधानिक शुल्कों के भुगतान के बिना माल जारी करने का निर्देश दे सकता है। दूसरा तर्क यह है कि उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गंभीर त्रुटि की कि पोर्ट ट्रस्ट सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 (1) के तहत सीमा शुल्क विभाग का संरक्षक है। वैकल्पिक रूप में, उन्होंने प्रस्तुत किया कि भले ही पोर्ट ट्रस्ट को एक संरक्षक माना जाता है, फिर भी यह सीमा शुल्क द्वारा हिरासत में लिए गए सामान पर अवमूल्यन शुल्क लगाने का हकदार है। भले ही सीमा शुल्क प्राधिकरण या डी. आर. आई. की गलती हो, पोर्ट ट्रस्ट को उन शुल्कों का दावा करने से नहीं रोका जा सकता है जो वैधानिक रूप से लिए जाते हैं। यह प्रस्तुत किया जाता है कि विनियम 6 (1) प्रमुख

बंदरगाह न्यास अधिनियम सहित अन्य कानूनों के अधीन है और यह भी प्रस्तुत किया गया था कि सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 160 (9) में यह प्रावधान है कि सीमा शुल्क अधिनियम में कुछ भी भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 में परिभाषित किसी प्रमुख बंदरगाह में किसी भी बंदरगाह प्राधिकरण के गठन और शक्तियों से संबंधित किसी भी कानून को प्रभावित नहीं करेगा।

17. भारत संघ की ओर से पेश अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल श्री मनिंदर सिंह ने कहा कि उच्च न्यायालय ने सीमा शुल्क अधिकारियों और डी. आर. आई. को प्रतिबंध और निरोध शुल्क का भुगतान करने का निर्देश देने में गलती की। वह प्रस्तुत करता है कि अधिकारियों ने दुर्भावनापूर्ण कार्य नहीं किया। उनके पास विशिष्ट खुफिया जानकारी थी कि प्रत्यर्थी-आयातक शुल्क के भुगतान से बचने के लिए माल की गलत घोषणा कर रहे थे। वह प्रस्तुत करता है कि भले ही यह पाया जाए कि खुफिया जानकारी सही नहीं थी, कार्रवाई को दुर्भावनापूर्ण नहीं कहा जा सकता है। वह यह भी प्रस्तुत करता है कि प्रत्यर्थी-आयातकों ने अस्थायी शुल्क का भुगतान करने या माल को नष्ट करने के अपने विकल्प का प्रयोग नहीं किया। इसलिए, उत्तरदाता आयातकों को कोई राहत नहीं दी जा सकती थी।

18. दूसरी ओर प्रत्यर्थियों का रुख यह है कि सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा एक बार निरोध आदेश पारित किए जाने के बाद, पोर्ट ट्रस्ट को सीमांकन को माफ करना होगा और अधिनियम और 2009 विनियमों की धारा 128 पर निर्भरता रखी गई है। प्रत्यर्थी-आयातकों का रुख यह भी है कि विनियमों के संदर्भ में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट उस अवधि के लिए किसी भी सीमांकन शुल्क का दावा करने का हकदार नहीं है जब माल सीमा शुल्क अधिकारियों की हिरासत में था। वैकल्पिक रूप से, यह प्रस्तुत किया जाता है कि भले ही, किसी भी कारण से, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को सीमांकन शुल्क की वसूली का

हकदार माना जाता है, लेकिन इसका दायित्व सीमा शुल्क अधिकारियों/डीआरआई पर लगाया जाना चाहिए।

19. इन मुद्दों से निपटने से पहले, अधिनियम के प्रावधानों का उल्लेख करना प्रासंगिक होगा। जैसा कि पहले ही ऊपर उल्लेख किया गया है, प्रमुख बंदरगाहों के लिए शुल्क प्राधिकरण का गठन अधिनियम की धारा 47ए के तहत किया गया है और प्रमुख बंदरगाहों पर दरों का अधिरोपण और वसूली शुल्क प्राधिकरण द्वारा तय की जाती है। अधिनियम की धारा 48 (1) में प्रावधान है कि प्राधिकरण, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, दरों का एक पैमाना और शर्तों का एक विवरण तैयार करेगा, जिसके तहत, किसी बंदरगाह के संबंध में बोर्ड द्वारा इसके तहत निर्दिष्ट किसी भी सेवा का प्रदर्शन किया जाएगा। धारा 48 की उप-धारा (1) (डी) माल के घाट, भंडारण और सीमांकन से संबंधित है। अधिनियम की धारा 53 बोर्ड को लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए किसी भी वस्तु या जहाज या माल के वर्ग को किसी भी दर या विशेष मामले में देय किसी भी शुल्क के भुगतान से पूरी तरह या आंशिक रूप से छूट देने का अधिकार देती है। धारा 58 माल पर दरों के भुगतान के लिए समय से संबंधित है। अधिनियम की धारा 59 में प्रावधान है कि अधिनियम के प्रावधानों के तहत बोर्ड को देय राशि के संबंध में बंदरगाह में रखे गए माल पर बोर्ड का ग्रहणाधिकार होगा।

अधिनियम की धारा 48,53,58 और 59 इस प्रकार हैं:

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

के तहत अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा निर्दिष्ट/इसके तहत किसी भी सेवा का प्रदर्शन किया जाएगा।

(क) बंदरगाह या बंदरगाह के रास्ते में जहाजों के बीच यात्रियों या माल की ट्रांसशिपिंग;

(ख) बोर्ड के कब्जे या कब्जे में किसी घाट, घाट, जेटी, घाट, डॉक, बर्थ, लंगरगाह, मंच या निर्माण, भूमि या भवन या बंदरगाह या बंदरगाह की सीमा के भीतर किसी भी स्थान पर यात्रियों या माल को ऐसे जहाजों से या वहां से उतारना और भेजना।

(ग) ऐसे किसी स्थान पर नरसंहार या माल की दुलाई;

(घ) ऐसे किसी भी स्थान पर माल का घाट, भंडारण या सीमांकन;

(इ) जहाजों, यात्रियों या वस्तुओं के संबंध में कोई अन्य सेवा,

(2) विभिन्न श्रेणियों के माल और जहाजों के लिए अलग-अलग पैमाने और शर्तें बनाई जा सकती हैं।

53. दरों या शुल्कों से छूट और छूट-एक बोर्ड, विशेष मामलों में और लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से, किसी भी वस्तु या जहाज या माल या जहाज के वर्ग को इस अधिनियम के तहत लागू किसी भी पैमाने के अनुसार किसी भी दर या उसके संबंध में देय किसी भी शुल्क के भुगतान से पूरी तरह से या आंशिक रूप से छूट दे सकता है या इस तरह से लगाई गई ऐसी दर या शुल्क के पूरे या किसी भी हिस्से को माफ कर सकता है।

58. माल पर दरों के भुगतान के लिए समय-उतारे जाने वाले माल के संबंध में दरें बोर्ड के परिसर से हटाए गए माल के उतरने पर

तुरंत देय होंगी, या निर्यात के लिए भेजे जाने के लिए, या स्थानांतरित किए जाने के लिए, माल को इस तरह से हटाने या भेजने या स्थानांतरित करने से पहले देय होंगी।

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

(2) इस तरह के ग्रहणाधिकार को अन्य सभी ग्रहणाधिकारों और दावों पर प्राथमिकता होगी, सिवाय सामान्य औसत और माल ढुलाई और अन्य शुल्कों के लिए उक्त माल पर जहाज के मालिक के ग्रहणाधिकार के लिए जहां ऐसा ग्रहणाधिकार मौजूद है और धारा 60 की उप-धारा (1) में प्रदान किए गए तरीके से संरक्षित किया गया है, और दंड या जुर्माने के अलावा सीमा शुल्क से संबंधित किसी भी कानून के तहत केंद्र सरकार को देय धन के लिए।"

भारत संघ अधिनियम की धारा 128 के प्रावधानों पर निर्भर करता है, जो निम्नानुसार है:

"128. केंद्र सरकार और नगर पालिकाओं के घाटों आदि का उपयोग कर संग्रहण शुल्क और सीमा शुल्क अधिकारियों की शक्ति के अधिकार की बचत- इस अधिनियम में कुछ भी प्रभावित नहीं करेगा-

(1) सीमा शुल्क एकत्र करने का केंद्र सरकार का अधिकार या किसी बोर्ड के कब्जे में किसी भी गोदी, बर्थ, घाट पर नगर शुल्क एकत्र करने के लिए किसी नगर पालिका का अधिकार; या

(2) उस समय लागू किसी भी कानून के तहत सीमा शुल्क अधिकारियों में निहित कोई शक्ति या प्राधिकरण।

जहाँ तक सीमा शुल्क अधिनियम का संबंध है, हम अधिनियम की धारा 45 और धारा 160 (9) का उल्लेख कर सकते हैं, जो निम्नानुसार है:

"45. आयातित वस्तुओं की अभिरक्षा और हटाने पर प्रतिबंध।

(1) कुछ समय के लिए किसी भी कानून में अन्यथा प्रावधान किए जाने के अलावा, सीमा शुल्क क्षेत्र में उतारे गए सभी आयातित सामान ऐसे व्यक्ति की अभिरक्षा में रहेंगे, जिन्हें सीमा शुल्क के प्रधान आयुक्त या सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा अनुमोदित किया जा सकता है, जब तक कि उन्हें घर के उपभोग के लिए मंजूरी नहीं दी जाती है या उन्हें भंडारित नहीं किया जाता है या अध्याय VIII के प्रावधानों के अनुसार स्थानांतरित नहीं किया जाता है।

(2) सीमा शुल्क क्षेत्र में किसी भी आयातित माल की अभिरक्षा रखने वाला व्यक्ति, चाहे वह उप-धारा (1) के प्रावधानों के तहत हो या उस समय लागू किसी कानून के तहत, -

(क) ऐसी वस्तुओं का अभिलेख रखेगा और उनकी एक प्रति उचित अधिकारी को भेजेगा।

(ख) उचित अधिकारी की लिखित अनुमति के तहत और उसके अनुसार के अलावा, ऐसे माल को सीमा शुल्क क्षेत्र से हटाने या अन्यथा सौदा करने की अनुमति नहीं देगा।

(3) किसी भी समय लागू कानून में किसी भी बात के बावजूद, यदि कोई आयातित माल उपधारा (1) में निर्दिष्ट किसी व्यक्ति की हिरासत में रहते हुए सीमा शुल्क क्षेत्र में उतारने के बाद चोरी हो जाता है, तो वह व्यक्ति उत्तरदायी होगा ऐसे माल पर आयात घोषणापत्र के वितरण की तारीख पर प्रचलित दर पर शुल्क का भुगतान करना या, जैसा भी मामला हो, उस वाहन के आगमन के लिए धारा 30 के तहत उचित अधिकारी को एक आयात रिपोर्ट देना जिसमें उक्त माल ले जाया गया था।"

"160. निरसन और बचत

xxxx

xxxx

xxxx

(9) इस अधिनियम में कुछ भी भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 (15/1908) में दिए गए अनुसार किसी प्रमुख बंदरगाह में किसी भी बंदरगाह प्राधिकरण के गठन और शक्तियों से संबंधित किसी भी समय लागू कानून को प्रभावित नहीं करेगा। "

2009 के विनियमों के विनियम 2 (बी) और 6 (1) भी प्रासंगिक हैं और इन्हें निम्नानुसार पढ़ा जा सकता है।

2. परिभाषाएँ

xxxx

xxxx

(ख) "सीमा शुल्क माल सेवा प्रदाता" से आयातित वस्तुओं और निर्यात वस्तुओं की प्राप्ति, भंडारण, वितरण, प्रेषण या अन्यथा

संचालन के लिए जिम्मेदार कोई भी व्यक्ति अभिप्रेत है और इसमें अधिनियम की धारा 45 में निर्दिष्ट संरक्षक और उक्त अधिनियम की धारा 141 की उप-धारा (2) में निर्दिष्ट व्यक्ति शामिल हैं।

"6. सीमा शुल्क माल सेवा प्रदाता की जिम्मेदारियाँ

(1) सीमा शुल्क माल सेवा प्रदाता -

XXXX XXXX XXXX

(1) उस समय लागू किसी अन्य कानून के अधीन रहते हुए, सीमा शुल्क अधीक्षक या मूल्यांकनकर्ता या सीमा शुल्क निरीक्षक या निवारक अधिकारी या जांच अधिकारी, जैसा भी मामला हो, द्वारा जब्त किए गए या हिरासत में लिए गए या जब्त किए गए सामान पर कोई किराया या अवमूल्यन शुल्क नहीं लेगा।"

20. यह मुद्दा कि क्या कोई आयातक सीमा शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, भले ही आयातित माल को सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा रोक लिया गया हो और बाद में यह पाया जाता है कि आयातक का संस्करण सही है, कई निर्णयों का विषय रहा है। मद्रास बंदरगाह के न्यासी बनाम मैसर्स अमीनचंद प्यारेलाल के मामले में सीमा शुल्क अधिकारियों ने आयातित वस्तुओं का निरोध प्रमाण पत्र जारी किया था। आयातक की ओर से कोई गलती या लापरवाही नहीं थी। मद्रास बंदरगाह के न्यासियों ने निरोध की अवधि के लिए सीमांकन शुल्क माफ कर दिया; आयातक ने शेष राशि का भुगतान किया और माल को मंजूरी दे दी। बाद में, बोर्ड ने सीमा शुल्क अधिकारियों को लिखा कि निरोध प्रमाण पत्र गलत तरीके से जारी किया गया था। इसके बाद, बोर्ड ने शेष अवमूल्यन शुल्क की वसूली के लिए आयातक पर मुकदमा दायर किया। यह आग्रह किया गया कि बोर्ड उस अवधि के लिए डिमरेज शुल्क नहीं ले सकता है जिसके दौरान

आयातक या उसके एजेंट की कोई गलती या लापरवाही के कारण माल को रोक दिया गया था। इस न्यायालय ने मद्रास पत्तन न्यास अधिनियम, विशेष रूप से इसकी धारा 42,43 और 43 ए, जो ऊपर निर्दिष्ट प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के समान हैं, के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय दिया कि बोर्ड उक्त अधिनियम के प्रावधानों के तहत बनाई गई दरों का दावा करने का हकदार है। इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि पत्तन न्यास लोक प्रतिनिधि निकाय थे जिन्हें विधानमंडल द्वारा दरों के पैमाने और उन शर्तों को निर्धारित करने का अधिकार सौंपा गया था जिनके अधीन इन दरों और सेवाओं को प्रदान किया जाना था। इन दरों को केंद्र सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया था और उसके बाद दरों पर कानून का बल था। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि पोर्ट ट्रस्ट व्यापक सार्वजनिक और राष्ट्रीय हित में विभिन्न प्रकार की सेवाएं प्रदान करने के लिए एक वैधानिक दायित्व के तहत थे। यदि बंदरगाह में भीड़ होती है तो यह जहाजों और आवश्यक वस्तुओं की मुक्त आवाजाही को प्रभावित करेगा। इसलिए, दरों का पैमाना इस तरह से तैयार किया जाना था कि यह आयातकों को पारगमन क्षेत्रों से माल को जल्द से जल्द हटाने के लिए एक प्रोत्साहन के रूप में काम करे और माल को लंबे समय तक बोर्ड के परिसर में रखने के लिए एक हतोत्साहित करने के रूप में भी काम करे, जिससे समय बीतने के साथ डिमरेज शुल्क में काफी वृद्धि हो। इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में त्रुटि की कि बोर्ड की सीमांकन शुल्क लगाने की शक्ति उन मामलों तक सीमित है जहां आयातक की ओर से किसी गलती या लापरवाही के कारण माल को उसके परिसर से नहीं हटाया गया था।

21. बॉम्बे बनाम भारतीय माल आपूर्ति कंपनी के न्यासी मंडल में, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि दरों की वसूली करना बोर्ड का कर्तव्य है: बोर्ड को माल पर ग्रहणाधिकार था और जब तक दरों का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता,

तब तक माल को जब्त करने और रखने का अधिकार था और यदि दरों का भुगतान नहीं किया गया तो माल को बेचने और उसी की वसूली करने का अधिकार था। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि आयातकों की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए कुछ रियायतें दी जा सकती हैं, लेकिन दरों की वैधता पर सवाल नहीं उठाया जा सकता है। इस न्यायालय ने यह निर्णय दिया कि माल का आयातक सीमांकन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, भले ही आयातक किसी भी देरी के लिए जिम्मेदार न हो, और न ही किसी भी गलती के लिए आयातक को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है।

22. बॉम्बे बंदरगाह "जय हिंद ऑयल मिल्स कंपनी" के न्यासी मंडल में, इस न्यायालय ने उल्लेख किया कि प्रमुख बंदरगाह न्यास, 1963 के प्रावधान व्यक्तिगत बंदरगाह न्यासों को नियंत्रित करने वाले अधिनियमों के समान थे। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि बंदरगाह से माल की त्वरित निकासी सुनिश्चित करने के लिए सीमांकन शुल्क लगाया जाता है और दरें इस तरह से तय की जाती हैं कि वे आयातक के लिए बंदरगाह परिसर का उपयोग गोदाम के रूप में करना लाभदायक नहीं होगा।

23. इन सभी मामलों में, इस न्यायालय ने यह विचार व्यक्त किया कि बंदरगाहों के न्यासी मंडल, जो एक कानून की रचना है, आयातक से उन अवधियों के संबंध में भी अवमूल्यन और अन्य शुल्क लेने का हकदार है, जिनके दौरान आयातक बोर्ड के परिसर से माल का भुगतान करने में असमर्थ था, क्योंकि आयातक की ओर से कोई गलती या लापरवाही नहीं थी। यह भी अभिनिर्धारित किया गया कि बोर्ड आयातक से अवमूल्यन शुल्क लेने के हकदार थे, तब भी जब आयातक सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा सामान को रोके जाने के कारण उसे हटाने में असमर्थ था, जिसे बाद में अनुचित पाया जा सकता था।

24. अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण अधिनियम, 1971 के प्रावधान प्रकृति में समान हैं और ये प्रावधान अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण बनाम ग्रेंड स्लैम इंटरनेशनल में इस न्यायालय के समक्ष विचार के लिए आए हैं। उस मामले में, इस न्यायालय ने सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 पर ध्यान दिया और निम्नानुसार निर्णय दिया:

"41. इनमें से कोई भी प्रावधान सीमा शुल्क कलेक्टर को आयातित वस्तुओं के भंडारण के लिए सीमा शुल्क के संग्रह पर रोक लगाने का अधिकार नहीं देता है। वे उसे बंदरगाहों या हवाई अड्डों के मालिकों पर सीमा शुल्क बंदरगाहों या सीमा शुल्क हवाई अड्डों के रूप में अनुमोदित होने से पहले शर्तें लगाने का अधिकार नहीं देते हैं। धारा 45 में प्रावधान है कि सीमा शुल्क क्षेत्र में आयातित सभी आयातित सामान उस व्यक्ति की हिरासत में रहना चाहिए जिसे सीमा शुल्क कलेक्टर द्वारा अनुमोदित किया गया है जब तक कि उन्हें मंजूरी नहीं दी जाती है और ऐसा व्यक्ति सीमा शुल्क अधिकारी की अनुमति के तहत और उसके अनुसार के अलावा उन्हें सीमा शुल्क क्षेत्र से हटाने या अन्यथा निपटने की अनुमति देने के लिए बाध्य नहीं है। धारा 45 में यह नहीं कहा गया है कि ऐसा व्यक्ति सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा निर्देशित अवधि के लिए आयातक से शुल्क वसूलने का हकदार नहीं होगा।

42. एक ओर सीमा शुल्क अधिनियम और दूसरी ओर प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम और अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण अधिनियम का उद्देश्य अलग-अलग है। पहला आयातित वस्तुओं पर सीमा शुल्क के संग्रह से संबंधित है। उत्तरार्द्ध बंदरगाहों और हवाई

अड्डों के रखरखाव, वहां प्रदान की जाने वाली सुविधाओं और इसलिए वसूल किए जाने वाले शुल्कों से संबंधित है। आयातक को आयातित माल को बंदरगाह या हवाई अड्डे पर उतारना होता है। वह सीमा शुल्क की औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद ही उन्हें साफ़ कर सकता है। इस उद्देश्य के लिए, बंदरगाहों और हवाई अड्डों को मंजूरी दी जाती है और भंडारण सुविधाएं प्रदान की जाती हैं और निकासी की सुविधा के लिए सीमा शुल्क अधिकारियों को इसमें समायोजित किया जाता है। बंदरगाह या हवाई अड्डे में स्थान के आयातित सामान के कब्जे के लिए, बोर्ड या प्राधिकरण जो इसका मालिक है, आयातक से शुल्क लेने का हकदार है। सीमा शुल्क मंजूरी तक बोर्ड या प्राधिकरण आयातक को अपने परिसर से अपने सामान को हटाने की अनुमति नहीं दे सकता है, इसका मतलब है कि वह आयातक से उस स्थान के लिए शुल्क नहीं ले सकता है जिस पर उसके माल ने कब्जा कर लिया है जब तक कि उनकी मंजूरी नहीं हो जाती।

XXXX

XXXX

XXXX

44. यह नहीं कहा जा सकता है कि सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा अपने माल को अनुचित तरीके से रोके जाने के कारण, आयातक को इस तरह के निरोध की अवधि के लिए अवमूल्यन शुल्क का भुगतान करने से नुकसान होता है। केंद्र सरकार को अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1971 की धारा 35 और प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 द्वारा क्रमशः प्राधिकरण और न्यासी मंडल को अपने विचार व्यक्त करने का अवसर देने के बाद नीति के प्रश्नों पर निर्देश जारी करने का अधिकार है।

न्यायमूर्ति वैकटचाला ने अपने सहमति वाले निर्णय में, इस न्यायालय के ऊपर उद्धृत विभिन्न निर्णयों का उल्लेख करने के बाद, निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया:

"66. इस न्यायालय के उपरोक्त निर्णयों से यह स्पष्ट हो जाता है कि एक कानून के तहत बनाया गया प्राधिकरण, भले ही सीमा शुल्क अधिनियम, 1961 के प्रावधानों के कारण आयातित माल का संरक्षक हो, अपनी हिरासत में आयातित माल के लिए अवमूल्यन शुल्क लेने का हकदार होगा और आयातक या प्रेषक को उस अवधि के लिए भी उत्तरदायी बनाएगा, जिसके दौरान वह सीमा शुल्क अधिकारियों या अन्य अधिकारियों की ओर से गलती के कारण सीमा शुल्क क्षेत्र से माल को खाली करने में असमर्थ था, जिन्होंने ऐसी गलती के कारण निरोध प्रमाण पत्र जारी किए होंगे।

XXXX

XXXX

XXXX

69. इसलिए, मेरे द्वारा विचार किए गए प्रश्न का मेरा उत्तर नकारात्मक है, अर्थात् सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 की उप-धारा (1) के तहत सशक्त सीमा शुल्क कलेक्टर को सीमा शुल्क क्षेत्रों में आयातित वस्तुओं के संरक्षक होने के लिए व्यक्तियों को मंजूरी देने के लिए जब तक कि उन्हें मंजूरी नहीं दी जाती है, जबकि भारतीय अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण को इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, नई दिल्ली के सीमा शुल्क क्षेत्र में ऐसे आयातित सामानों का संरक्षक होने और केंद्रीय भंडारण निगम को सीमा शुल्क क्षेत्र-कंटेनर फ्रेट स्टेशन, सी. डब्ल्यू. सी. परिसर में प्राप्त ऐसे आयातित

सामानों का संरक्षक होने के लिए मंजूरी दी गई है। प्रगति मैदान, नई दिल्ली, सार्वजनिक सूचना जारी करके या उस संबंध में अन्यथा, यदि इस तरह के नोटिस द्वारा या अन्यथा ऐसे संरक्षकों को ऐसे माल के प्रेषकों से अभिरक्षा शुल्क एकत्र नहीं करने का निर्देश देता है-"कार्गो", उनके या उनके प्रतिनिधियों द्वारा जारी निरोध प्रमाण पत्र के कारण, अधिनियम, इसके नियमों या इसके विनियमों के तहत उन्हें प्रदान की गई शक्तियों के भीतर कार्य नहीं करेगा और इसलिए सीमा शुल्क कलेक्टर या उनके प्रतिनिधियों द्वारा आयातकों या प्रेषकों के सामान को उनसे अवमूल्यन शुल्क एकत्र किए बिना जारी करने के निर्देश अदालतों द्वारा आई. ए. ए. आई. या सी. डब्ल्यू. सी. के खिलाफ लागू नहीं किए जा सकते हैं।

इस न्यायालय ने स्पष्ट रूप से अभिनिर्धारित किया कि सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 किसी भी तरह से आयातक से शुल्क एकत्र करने के अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण के अधिकारों को प्रभावित नहीं करती है।"

25. भारत संघ बनाम आर. सी. फैंब्रिक्स (पी) लिमिटेड में इस न्यायालय ने ग्रैंड स्लैम (उपरोक्त) में निर्धारित कानून का पालन किया। इसके बाद, ओम शंकर बियानी बनाम न्यासी मंडल, पोर्ट ऑफ कलकत्ता मामले में, इस न्यायालय ने मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम की धारा 58 का उल्लेख करने के बाद निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया:

"8 इस प्रकार माल को हटाने से पहले प्रथम उत्तरदाता के शुल्क का भुगतान किया जाना है। उच्च न्यायालय ने बंदरगाह शुल्क के भुगतान के बिना माल को हटाने की अनुमति देने में गंभीर

गलती की। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि यह कभी विवादित नहीं था कि शुल्क देय थे। प्रथम प्रत्यर्थी इस विवाद से चिंतित नहीं था कि किसे शुल्क का भुगतान करना था। यह अपीलकर्ता था जो माल की निकासी में रुचि रखता था। उसे शुल्क का भुगतान करना था और माल को साफ करना था। भले ही यह अपीलार्थी का मामला था कि सीमा शुल्क अधिकारियों को शुल्क का भुगतान करना था, अपीलार्थी को पहले प्रथम प्रतिवादी को देय शुल्क का भुगतान करके माल का भुगतान करना चाहिए था और फिर सीमा शुल्क अधिकारियों से प्रतिपूर्ति का दावा करना चाहिए था।"

26. उच्च न्यायालय ने आक्षेपित निर्णय में उपरोक्त निर्णयों का संदर्भ दिया है, लेकिन उन्हें केवल इस आधार पर अलग किया है कि ये निर्णय 2009 के विनियमों की घोषणा से पहले दिए गए थे और इसलिए, इन्हें लागू नहीं किया गया था। हम इस मुद्दे पर बाद में विचार करेंगे, लेकिन हम पहले भारतीय नौवहन निगम बनाम सी. एल. मामले में इस न्यायालय के फैसले का उल्लेख कर सकते हैं। जैन वूलन मिल्स पर उच्च न्यायालय ने भरोसा किया। यह उल्लेख करना उचित होगा कि यह निर्णय प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम से संबंधित नहीं है और न ही यह अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम से संबंधित है। उस मामले में, इस न्यायालय के समक्ष मुद्दा भारतीय नौवहन निगम द्वारा लगाए गए विलम्ब शुल्क के संबंध में था: इस न्यायालय ने वास्तव में ग्रैंड स्लैम (उपरोक्त) में निर्धारित कानून की पुष्टि की। निर्णय के निम्नलिखित भाग का संदर्भ देना उचित होगा:

"7 सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधानों की जांच करने के बाद, हम किसी भी ऐसे प्रावधान का पता लगाने में असमर्थ हैं जिसका दूरस्थ रूप से यह अर्थ लगाया जा सकता है कि सीमा शुल्क प्राधिकरणों को शक्ति प्रदान की गई है ताकि

स्थान के मालिक को सीमांकन शुल्क लगाने से रोका जा सके और इस तरह आयातक को उसी के भुगतान से मुक्त किया जा सके।"

उस मामले में, इस न्यायालय ने मामले के विशिष्ट तथ्यों में कुछ निर्देश दिए, लेकिन ग्रेड स्लैम (उपरोक्त) में निर्धारित कानून को रद्द नहीं किया गया है।

27. उच्च न्यायालय ने भारत संघ बनाम संजीव वूलन मिल्स के मामले में इस न्यायालय द्वारा की गई कुछ टिप्पणियों पर भी भरोसा किया, जिसमें दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा निर्देश दिए गए थे कि सीमा शुल्क और कंटेनर निरोध शुल्क पूरी तरह से सीमा शुल्क विभाग द्वारा वहन किया जाना चाहिए। यह उल्लेख करना उचित होगा कि इस न्यायालय के समक्ष मामला अवमानना कार्यवाही से उत्पन्न हुआ था और सीमा शुल्क अधिकारियों को डिमरेज और कंटेनर निरोध शुल्क का भुगतान करने का निर्देश देने वाले दिल्ली उच्च न्यायालय के पहले के फैसले को कोई चुनौती नहीं दी गई थी। वह आदेश अंतिम हो गया था और इन परिस्थितियों में ही इस न्यायालय ने अवमानना कार्यवाही में पारित आदेशों में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया था। इस मामले का वर्तमान मामले के तथ्यों से कोई लेना-देना नहीं है।

28. हाई कोर्ट ने मुख्य रूप से 2009 के विनियमों के विनियम 2 (1) के साथ पठित भारतीय सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 पर भरोसा किया है, जबकि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को आयातकों से डिमरेज एकत्र नहीं करने के निर्देश जारी किए हैं। ट्रस्ट की ओर से पहला तर्क यह है कि पोर्ट ट्रस्ट सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 (1) के तहत सीमा शुल्क विभाग का संरक्षक नहीं है। हम इस मुद्दे में इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए नहीं जा रहे हैं कि सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 (1) के तहत सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा जारी की गई अधिसूचना, जिसमें सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 48 के तहत मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को संरक्षक के रूप में मंजूरी दी गई थी, को

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ने बॉम्बे उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी थी और उच्च न्यायालय ने अपने दिनांकित निर्णय द्वारा उक्त अधिसूचना को रद्द कर दिया है। बंबई उच्च न्यायालय के फैसले को इस न्यायालय के समक्ष चुनौती दी जा रही है। इस मामले के उद्देश्य के लिए, हम इस धारणा पर आगे बढ़ रहे हैं कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 के अर्थ के भीतर एक संरक्षक है। 2009 के विनियमन के विनियम 2 (बी) में कहा गया है कि सीमा शुल्क माल सेवा प्रदाता आयातित वस्तुओं की प्राप्तियों, भंडारण, वितरण, प्रेषण, हैंडलिंग आदि के लिए जिम्मेदार व्यक्ति है और इसमें सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 45 में निर्दिष्ट संरक्षक शामिल है।

29. इस मामले के निर्णय के उद्देश्य के लिए यह मानते हुए कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट एक संरक्षक या मालवाहक सेवा प्रदाता है, सवाल यह उठता है कि क्या ये नियम मुंबई पोर्ट ट्रस्ट पर लागू होते हैं। ये विनियम सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 157 के तहत बनाए गए हैं। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 160 (9) में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि अधिनियम में कुछ भी भारतीय प्रमुख बंदरगाह न्यास अधिनियम, 1963 में परिभाषित प्रमुख बंदरगाह में बंदरगाह प्राधिकरण की शक्ति को प्रभावित नहीं करेगा। हमारे सामने यह विवादित नहीं है कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट एक प्रमुख बंदरगाह है।

30. जैसा कि पहले ही ऊपर बताया गया है, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के पास अधिनियम की धारा 47 ए के तहत टैरिफ प्राधिकरण द्वारा निर्धारित डिमरेज सहित दरें लगाने की शक्ति और अधिकार है। पोर्ट ट्रस्ट का यह अधिकार सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधानों या 2009 के विनियमों से प्रभावित नहीं है। सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 160 (9) में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधान किसी भी तरह से किसी प्रमुख बंदरगाह में किसी भी बंदरगाह प्राधिकरण के गठन और शक्तियों को प्रभावित नहीं करेंगे। इसमें प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरण का अधिकार शामिल

होगा जो कि एक प्रमुख बंदरगाह न्यास है जो दरें और सीमांकन लागू करने और वसूलने का अधिकार रखता है।

31. जहाँ तक 2009 के विनियमों का संबंध है, ये सीमा शुल्क अधिनियम के तहत बनाए गए विनियम हैं। विनियम अधीनस्थ विधान की प्रकृति में होते हैं। इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता है कि अधीनस्थ कानून, वह भी सीमा शुल्क अधिनियम के तहत एक बोर्ड द्वारा बनाया गया कानून, किसी भी तरह से प्रमुख बंदरगाह न्यास की शक्ति और अधिकार को प्रभावित नहीं कर सकता है, जो वैधानिक रूप से इसमें निहित है।

32. न तो विनियम और न ही सीमा शुल्क अधिनियम के प्रावधान अधिनियम के तहत दरें लगाने के लिए प्रमुख बंदरगाह न्यासों की वैधानिक शक्ति को बाधित या किसी भी तरह से प्रभावित कर सकते हैं। वास्तव में, जिस प्राधिकरण ने विनियम बनाए थे, वह स्वयं इसके बारे में जानता था क्योंकि विनियम 6 (1) स्वयं "कुछ समय के लिए किसी अन्य कानून के अधीन" शब्दों से शुरू होता है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि विनियम मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम सहित किसी भी अन्य कानून के अधीन हैं। इसलिए, ये विनियम किसी भी तरह से पोर्ट ट्रस्ट के अधिकार को प्रभावित नहीं कर सकते हैं। इसलिए, हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गलती की कि इस न्यायालय द्वारा ऊपर निर्दिष्ट निर्णयों के एक समूह में तय किया गया कानून अब 2009 के विनियमों को देखते हुए लागू नहीं था। मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट की धारा 128 पर भारत संघ द्वारा रखी गई निर्भरता पूरी तरह से गलत है। यह प्रावधान केवल सीमा शुल्क एकत्र करने के केंद्र सरकार के अधिकार से संबंधित है। यह सीमांकन सहित दरों को एकत्र करने के लिए पोर्ट ट्रस्ट के अधिकारों से संबंधित नहीं है।

33. अगला मुद्दा जो उत्पन्न होता है वह यह है कि क्या डी. आर. आई./सीमा शुल्क अधिकारियों को पोर्ट ट्रस्ट को डिमरेज शुल्क और शिपिंग लाइन को हिरासत शुल्क का भुगतान करने के लिए कोई निर्देश जारी किया जा सकता है।

34. हम पहले ही कई निर्णयों का उल्लेख कर चुके हैं जिनमें कानून स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया है कि भले ही आयातक की गलती न हो, लेकिन केवल आयातक ही सीमांकन शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है। जहां तक निरोध शुल्क का संबंध है, यह आयातक और वाहक के बीच एक निजी अनुबंध है, यानी शिपिंग लाइन। डी. आर. आई./सीमा शुल्क अधिकारियों को डिमरेज/हिरासत शुल्क का भुगतान करने का निर्देश तभी दिया जा सकता है जब यह साबित हो जाए कि डी. आर. आई./सीमा शुल्क अधिकारियों की कार्रवाई पूरी तरह से दुर्भावनापूर्ण है या शक्ति का इतना घोर दुरुपयोग है कि डी. आर. आई./सीमा शुल्क के अधिकारियों को आयातक को अतिरिक्त बोझ के लिए क्षतिपूर्ति करने के लिए कहा जाना चाहिए जो उसे वहन करना पड़ता है। यहां तक कि अगर किसी आयातक को लगता है कि उसके साथ अन्यायपूर्ण व्यवहार किया गया है, तो उसे देय शुल्क का भुगतान करके माल का भुगतान करना चाहिए और फिर सीमा शुल्क प्राधिकरण से प्रतिपूर्ति का दावा करना चाहिए।

35. वर्तमान मामले में प्रतिवादी संख्या 7 और 8, संतोख सिंह और रुपेश कुमार के खिलाफ दुर्भावनापूर्ण आरोप लगाए गए थे। आरोप यह है कि चूंकि प्रत्यर्थी-आयातकों ने उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिकाएं दायर की थीं, जिसमें उक्त अधिकारियों को व्यक्तिगत रूप से उपस्थित होने के लिए बुलाया गया था, इसलिए इन दोनों अधिकारियों ने प्रत्यर्थी-आयातकों के खिलाफ दुर्भावनापूर्ण कार्य किया था। उनके खिलाफ भेदभाव के आरोप भी लगाए गए हैं। इन व्यक्तियों को रिट याचिका में प्रतिवादी संख्या 7 और 8 के रूप में प्रस्तुत किया गया था। प्रारंभ में, प्रतिवादी संख्या.1-3 और 5-8 द्वारा एक लिखित बयान दायर किया गया था, जिस पर इन दोनों व्यक्तियों द्वारा

हस्ताक्षर नहीं किए गए थे। इसके बाद, इन दोनों व्यक्तियों ने लिखित बयान दायर करने की अनुमति के लिए एक आवेदन दायर किया जो शायद दलीलें सुनने के बाद 07.11.2016 पर दायर किया गया था। इन लिखित बयानों पर उच्च न्यायालय द्वारा विचार नहीं किया गया है। दुर्भावनापूर्ण आरोप गंभीर हैं और इन आरोपों को पहले लिखित बयान में अस्वीकार कर दिया गया था और दूसरे लिखित बयान के साथ, प्रतिवादी संख्या 7 और 8 द्वारा समान आरोपों से इनकार करते हुए एक हलफनामा दायर किया गया था। इसलिए, दूसरे हलफनामे को दरकिनार नहीं किया जाना चाहिए था। किसी भी स्थिति में, यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण होगा कि उच्च न्यायालय ने स्वयं इस पहलू में विस्तार से नहीं देखा और निम्नलिखित रूप में टिप्पणी की:

" ... यह न्यायालय इस पहलू पर अधिक विस्तार में नहीं जा रहा है, लेकिन यह सुरक्षित रूप से कहा जा सकता है कि कार्रवाई प्रामाणिक नहीं थी, यदि सख्त दुर्भावनापूर्ण नहीं थी।"

36. हम उच्च न्यायालय के फैसले से सहमत नहीं हैं। दोनों उत्तरदाता-आयातकों ने 04.12.2015, 11.12.2015 और 29.12.2015 पर खेपों का आयात किया। राजस्व का मामला यह है कि उसे पूर्व सूचना थी कि प्रतिवादी-आयातक लुधियाना के अन्य आयातकों के साथ अपने माल को कोल्ड रोल्ड उत्पाद बताकर गर्म रोल्ड इस्पात उत्पादों पर लगाए गए सुरक्षा शुल्क से बच रहे थे। वे कथित तौर पर अचार और तेल लगाने की विधि का भी उपयोग कर रहे थे ताकि उत्पाद गर्म लुढ़के हुए उत्पादों की तरह दिखें। राजस्व के पास खुफिया रिपोर्ट भी थी कि पिछले लेन-देन के संबंध में आयातकों ने सीमा शुल्क अधिकारियों को माल को ठंडे बस्ते में डालने की घोषणा की थी, लेकिन उत्पाद शुल्क अधिकारियों के समक्ष गर्म बस्ते में डालने की घोषणा की थी। 14.12.2015 पर मेसर्स इंदर इंटरनेशनल नामक एक आयातक के व्यावसायिक परिसर में तलाशी ली गई और रुपये की नकदी बरामद की गई। 63,30,000-बरामद किया गया

था। 50 मीट्रिक टन आयातित शीट्स का भी पता चला। डी. आर. आई. के पास कुछ खुफिया जानकारी थी कि मुंबई समुद्री बंदरगाह से आयातकों द्वारा पहले साफ की गई कॉइल की कुछ खेप और जिन्हें द्वितीयक, दोषपूर्ण सी. आर. कॉइल घोषित किया गया था, उन्हें आबकारी और कराधान विभाग के समक्ष गर्म रोलड कॉइल घोषित किया गया था। शीट/कॉइल की मोटाई के संबंध में भी उन्हीं आयातकों द्वारा आयातित पहले की खेपों में बड़ी संख्या में विसंगतियां पाई गईं। ये अलग-अलग लेन-देन हो सकते हैं लेकिन राजस्व को यह आशंका जताते हुए उचित ठहराया गया कि आयातित वस्तुओं को गलत घोषित किया गया हो सकता है और इसलिए उनकी पूरी तरह से जांच और सत्यापन किया जाना चाहिए।

37. यह भी उल्लेख करना उचित होगा कि डी. आर. आई., लुधियाना ने श्री इंद्रेश जैन को समन जारी किया, जो मैसर्स इंदर इंटरनेशनल में भागीदार हैं और उन्हें डी. आर. आई. के कार्यालय में 15.12.2015 पर उपस्थित रहने के लिए कहा। वह पेश नहीं हुआ और जब वह फिर से पेश नहीं हुआ तो उसे 17.12.2015 पर 18.12.2015 पर उपस्थित होने के लिए फिर से समन भेजा गया। इस बीच, डी. आर. आई. द्वारा 14.12.2015 पर मुंबई सीमा शुल्क को एक पत्र भेजा गया था जिसमें उनसे आयातित खेपों को जारी करने से रोकने के लिए कहा गया था। 17.12.2015 पर शिपिंग लाइन को एक पत्र भी भेजा गया था जिसमें उनसे माल के आयात के विवरण में किसी भी बदलाव की अनुमति नहीं देने का अनुरोध किया गया था।

38. 21.12.2015 पर, प्रत्यर्थी-आयातकों के परिसरों में तलाशी ली गई और राजस्व के अनुसार, प्रत्यर्थी आयातकों ने कथित रूप से स्वीकार किया कि उन्होंने पहले आई. सी. डी., सोनीपत, हरियाणा से द्वितीयक और दोषपूर्ण प्रकृति के कुछ शीट्स का आयात किया था, जिससे आयात लाइसेंसिंग नोट का उल्लंघन हुआ था।

39. 22.12.2015 पर, प्रत्यर्थी-आयातकों ने अनुरोध किया कि सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 18 के तहत सीमा शुल्क का आकलन करके उनके सामान को जारी किया जाए। चूंकि प्रत्यर्थी-आयातकों को आशंका थी कि डी. आर. आई. ने शिपिंग लाइन को माल जारी नहीं करने के लिए कहा था, इसलिए डी. आर. आई. द्वारा शिपिंग लाइन को आई. डी. 1 पर स्पष्टीकरण जारी किया गया कि उसने शिपिंग लाइन को डिलीवरी ऑर्डर जारी नहीं करने का निर्देश नहीं दिया था, बल्कि केवल यह कहा था कि माल के विवरण के संबंध में बिल ऑफ लेडिंग में कोई बदलाव नहीं किया जाना चाहिए।

40. यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण होगा कि आयातक द्वारा दिनांकित 04.12.2015 और 11.12.2015 के संबंध में शुल्क का निर्वहन केवल 23.12.2015 पर किया गया था। इसलिए, उस तारीख से पहले माल की कोई रिहाई नहीं हो सकती थी। वास्तव में, दिनांक 1 के प्रवेश पत्रों में से एक के संबंध में, इसे सीमा शुल्क अधिकारियों को प्रस्तुत किया गया था और सीमा शुल्क का भुगतान 30 दिसंबर, 2015 के बाद किया गया था।

41. श्री इंद्रेश जैन डी. आर. आई. के समक्ष 28.12.2015 पर उपस्थित हुए। एक ओर प्रत्यर्थी-आयातक माल की रिहाई के लिए प्रार्थना कर रहे थे और दूसरी ओर उनका प्रतिनिधि अधिकारियों के सामने पेश नहीं हो रहा था। यहां यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण होगा कि तीसरी खेप केवल 29.12.2015 पर प्राप्त हुई थी और उसके बाद, 05.01.2016 से 11.01.2016 तक माल की जांच की गई थी। इस बीच, आयातक ने पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की।

42. सीमा शुल्क अधिकारियों ने 05.01.2016 से 11.01.2016 तक माल के नमूने लिए। इन्हें श्री तांबी, चार्टर्ड इंजीनियर को भेजा गया था। श्री तांबी ने मेसर्स

परफेक्ट लैबोरेटरीज से परीक्षण रिपोर्ट भी प्राप्त की और 19.01.2016 पर एक प्रमाण पत्र जारी किया। उनके अनुसार माल ठंडे रोलड कॉइल थे जैसा कि प्रत्यर्थी-आयातकों द्वारा घोषित किया गया था। इसलिए, हमारी राय है कि इस स्तर तक डी. आर. आई. की ओर से कोई अनावश्यक देरी नहीं हुई थी।

43. 19.01.2016 के बाद, दोनों पक्षों द्वारा एक-दूसरे के खिलाफ आरोप और जवाबी आरोप लगाए जाते हैं। हालाँकि यह स्पष्ट है कि डी. आर. आई. श्री तांबे द्वारा दी गई रिपोर्ट से संतुष्ट नहीं था। अगर ऐसा होता भी है, तो अब राजस्व अधिकारियों द्वारा नियुक्त चार्टर्ड इंजीनियर ने माल को ठंडा रोलड माल माना था, इसलिए डी. आर. आई. को माल जारी करना चाहिए था। डी. आर. आई. का मामला यह है कि 25.01.2016 पर यह निर्णय लिया गया था कि प्रतिवादी-आयातकों की इन खेपों और भविष्य में आयातित खेपों को सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 18 के तहत अस्थायी मूल्यांकन का सहारा लेकर जारी किया जाए। इस संबंध में एक पत्र 28.01.2016 पर भेजा गया था और यह सीमा शुल्क अधिकारियों को उसी तारीख यानी 28.01.2016 पर प्राप्त हुआ था। डी. आर. आई. का मामला यह है कि पत्र को प्रतिवादी-आयातकों को भी सूचित किया गया था, लेकिन प्रतिवादी-आयातकों के अनुसार उन्हें पत्र के बारे में केवल 03.02.2016 पर पता चला।

44. प्रत्यर्थी-आयातकों ने दो आधारों पर प्रस्तावित अस्थायी मूल्यांकन का लाभ नहीं लिया:-(1) कि अन्य सभी आयातकों को केवल पी. डी. बांड प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था, जबकि आयातकों को इसमें कुछ बैंक गारंटी भी प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। (2) कि विरोध और निरोध के आरोप ढेर हो गए थे। डी. आर. आई. का रुख यह है कि अन्य सभी आयातक शीट्स/स्क्रेप का आयात कर रहे थे न कि कॉइल का। केवल उत्तरदाता-आयातक ही कॉइल का आयात कर रहे थे। सुरक्षा शुल्क केवल कॉइल के संबंध में लागू होता है न कि शीट के संबंध में। इसलिए मूल प्रत्यर्थी-

आयातकों को बैंक गारंटी भी देने के लिए कहा गया था। प्रत्यर्थी-आयातकों को अस्थायी मूल्यांकन के केवल 20 प्रतिशत की सीमा तक बैंक गारंटी प्रस्तुत करने की आवश्यकता थी और बैंक गारंटी की मांग केवल रु। 18.71 लाख। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि इस स्तर पर भी आयातक केवल Rs.18.71 लाख के लिए बैंक गारंटी और पीडी बांड प्रस्तुत करके ही माल जारी कर सकते थे। अन्य सभी आयातकों ने डी. आर. आई./सीमा शुल्क द्वारा दिए गए इस प्रस्ताव का लाभ उठाया और अपना माल जारी करवा लिया, लेकिन उत्तरदाता-आयातकों ने उन्हें सबसे अच्छी तरह से ज्ञात कारणों से इस प्रस्ताव का लाभ नहीं उठाया। हम यह भी जोड़ सकते हैं कि यदि उन्होंने इस प्रस्ताव का लाभ उठाया होता तो सीमांकन में कमी हो सकती थी जैसा कि अन्य आयातकों के मामले में किया गया था।

45. जहां तक फरवरी के पहले सप्ताह के बाद की अवधि का संबंध है, अभिलेख से यह स्पष्ट है कि राजस्व ने आयातित वस्तुओं के नमूने मेसर्स टी. सी. आर. को भेजे। टी. सी. आर. की रिपोर्टों के अनुसार इनमें से आठ खेप गर्म रोलड कॉइल थीं न कि कोल्ड रोलड कॉइल। याचिकाकर्ता का आरोप है कि श्री तांबे की रिपोर्ट को स्वीकार नहीं किया गया था और माल को विश्लेषण के लिए मेसर्स टी. सी. आर. को भेजा गया था, भले ही मेसर्स टी. सी. आर. के पास परीक्षण करने के लिए आवश्यक सुविधाएं न हों। राजस्व को दूसरे परीक्षण के लिए कहने से रोका नहीं जा सकता है। मेसर्स टी. सी. आर. परीक्षण करने में सक्षम थे या नहीं, यह हमें तय नहीं करना है। हालांकि, इन परीक्षणों में आठ खेपों को आयात दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए पाया गया। इसके बाद भी, निर्धारिती को माल को उतारने और अस्थायी मूल्यांकन के लिए माल जारी करने का प्रस्ताव दिया गया था, जिसे निर्धारिती ने स्वीकार नहीं किया था।

46. इसलिए हमारा स्पष्ट रूप से यह विचार है कि भले ही डी. आर. आई. और सीमा शुल्क अधिकारियों की ओर से कुछ देरी हो सकती है, लेकिन प्रतिवादी-आयातक

भी मामले में देरी करने के लिए दोषी हैं और इसलिए, वे यह दावा नहीं कर सकते हैं कि वे विलम्ब और निरोध शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। हालाँकि, हम स्पष्ट कर सकते हैं कि प्रत्यर्थी आयातक अधिनियम की धारा 53 के संदर्भ में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट से संपर्क करने के लिए स्वतंत्र हैं और बोर्ड धारा 53 के तहत प्रत्यर्थी-आयातकों के मामले पर विचार करते समय सहानुभूतिपूर्ण विचार कर सकता है।

47. जहाँ तक शिपिंग लाइन के निरोध शुल्कों का संबंध है, ऊपर हमने जो अवलोकन किया है, उसके अलावा, हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय रिट कार्यवाही में डी. आर. आई./सीमा शुल्क को शिपिंग लाइन को निरोध शुल्क का भुगतान करने का निर्देश नहीं दे सकता है क्योंकि इनका भुगतान प्रतिवादी-आयातकों और शिपिंग लाइन के बीच एक अनुबंध के आधार पर किया जाना था।

उपरोक्त चर्चा को ध्यान में रखते हुए, अपीलों की अनुमति दी जाती है। उच्च न्यायालय के फैसले को दरकिनार कर दिया जाता है और प्रत्यर्थी-आयातकों द्वारा दायर रिट याचिकाओं को खारिज कर दिया जाता है। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं। लंबित आवेदन, यदि कोई हों, का निपटारा कर दिया जाता है।

अपीलों की अनुमति दी गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक हेमंत सोनी द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण - यह 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 व्यावहारिक एवं अधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और क्रियान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।