

سپریم کورٹ رپورٹس (1997) SUPP. 4 ایس سی آر

سن ایکسپورٹ کارپوریشن اور دیگر  
بنام  
بمبئی بندرگاہ کے بورڈ آف ٹرسٹیز

23 اکتوبر 1997

[ڈاکٹر اے۔ ایس۔ آنند اور کے۔ وینکٹا سوامی، جسٹسز]

بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ: 1879 دفعہ 3(5) / میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ: 1963 دفعہ 2(0) - درآمد کنندہ مرسل الیہ کے ایجنٹ کے طور پر کام کرتا ہے اور سامان کی تحویل کے لئے ذمہ دار ہے۔ منعقد، یہ زیر بحث سامان کا مالک تھا اور پورٹ ٹرسٹ کو چارج ادا کرنے کا ذمہ دار تھا۔

میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ، 1963: دفعہ 63 - کسٹم اتھارٹی کے ذریعہ ضبط شدہ سامان - پورٹ ٹرسٹ کے واجبات کی ادائیگی کے لئے دستیاب نہیں ہے۔

درخواست گزار نمبر 1، جو اپیل کنندہ نمبر 2 کی واحد ملکیت ہے، نے 1973-74 میں ایک انجینئرنگ فرم کے پاس موجود دو درآمدی لائسنسوں کے خلاف کچھ کھیپ درآمد کی تھی۔ مذکورہ فرم نے جو انٹ کنٹرولر آف امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ سے اتھارٹی کے دو خطوط حاصل کیے تھے جس کے تحت پہلا درخواست گزار گودیوں کے گودام سے ان دو لائسنسوں کے سلسلے میں سامان کلیئر کرنا تھا۔ تاہم، ایسا نہیں کیا گیا تھا۔ فروری 1976 میں دیے گئے اپنے حکم میں کلکٹر آف کسٹمز نے پایا کہ مذکورہ سامان کسٹم ایکٹ کی دفعہ 111 (ڈی) کے تحت ضبطی کے قابل ہے، اور اپیل کنندہ کو جرمانے کی ادائیگی پر انہیں واپس کرنے کا اختیار دیا گیا تھا۔

چونکہ گودام سے سامان برآمد نہیں کیا گیا تھا، لہذا مدعا علیہ پورٹ ٹرسٹ نے اپریل 1976 میں پہلے اپیل کنندہ کو ایک نوٹس جاری کیا جس میں اس سے ضروری کام کرنے اور پورٹ ٹرسٹ کے واجبات ادا کرنے کا مطالبہ کیا گیا تھا۔ چونکہ سامان کو کلیئر نہیں کیا گیا تھا، لہذا اکتوبر 1976 میں مدعا علیہ نے پہلے اپیل کنندہ کو ضبطی کی تاریخ تک ڈیمرج چارجز کے بارے میں مطلع کیا اور اس سے مذکورہ رقم واپس کرنے کا مطالبہ کیا۔

پہلا اپیل کنندہ چارجز ادا کرنے میں ناکام ہونے کے بعد، مدعا علیہ نے نومبر 1979 میں مقدمہ کی تاریخ سے وصولی تک سود کے ساتھ اس کے بقایا جات کی وصولی کے لئے عدالت عالیہ میں مقدمہ دائر کیا۔ اپیل گزاروں نے مقدمے کی مخالفت کی۔ ان کے لئے یہ دلیل دی گئی تھی کہ چونکہ وہ سامان کے درآمد کنندہ یا مالک نہیں ہیں، لہذا وہ ہارنچ اور ڈیمرج چارجز کے لئے ذمہ دار نہیں ہیں، لہذا انجینئرنگ فرم لائسنس ہولڈر ہونے کے ناطے، جس نے مذکورہ سامان درآمد کیا تھا، وہ بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ اور میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے تحت 'مالک' کے معنی کے تحت سامان کے مالک تھے۔ اور اس طرح یہ فرم اکیلے پورٹ ٹرسٹ کے واجبات کی ادائیگی کی ذمہ دار تھی اور چونکہ مدعا علیہ پورٹ ٹرسٹ مذکورہ فرم سے اپنے واجبات کی وصولی میں ناکام اور نظر انداز کیا تھا، لہذا انہیں اپیل کنندگان سے ڈیمرج اور دیگر الزامات کا دعویٰ کرنے سے روک دیا گیا تھا۔ سنگل جج نے کہا کہ درخواست گزار سامان کے درآمد کنندگان اور/یا مالک نہیں تھے اور مدعا علیہ ان سے واجبات کی وصولی نہیں کر سکتے تھے۔ ڈویژن بینچ نے اپیل میں مقدمے کی تاریخ سے رقم کی وصولی تک سالانہ 12 فیصد سود کے ساتھ مقدمہ کا فیصلہ سنایا۔

درخواست گزار کی جانب سے موقف اختیار کیا گیا کہ ان کے حق میں جاری کردہ اختیارات کے خطوط ان کے اور مدعا علیہ کے درمیان کوئی رازداری پیدا نہیں کرتے کیونکہ وہ امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ پالیسی کے تحت جاری کیے گئے تھے۔ یہ کہ امپورٹ لائسنس رکھنے والے، یا نامزد کنسینی، بینک کو صرف ڈیمرج چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری دی جاسکتی ہے کیونکہ اپیل کنندگان سامان کے مالک نہیں تھے، اور یہ کہ مدعا علیہ کے لئے کھلا تھا کہ وہ سامان کی فروخت کے ذریعہ ڈیمرج چارجز کی وصولی کرے، اور ایسا نہ کرنے کے لئے، مدعا علیہ اپیل کنندگان پر ذمہ داری عائد نہیں کر سکا۔

مدعا علیہ کے لئے یہ دلیل دی گئی تھی کہ پہلے اپیل کنندہ نے کبھی بھی انہیں مطلع نہیں کیا تھا کہ وہ صرف درآمدی لائسنس رکھنے والوں کے لئے اور ان کی طرف سے کام کر رہا ہے، لہذا اپیل کنندگان کنسلٹیشن کے ایجنٹ کے طور پر کام کر رہے ہیں اور لہذا وہ سامان کی تحویل اور گودام سے ان کی کلیئرنس کے ذمہ دار ہیں اور چونکہ وہ سامان کو صاف کرنے اور انہیں ہٹانے میں ناکام رہے ہیں۔ گودام جس میں وہ دعویٰ کردہ واجبات کی ادائیگی کے لئے اپنی ذمہ داری سے بچ نہیں سکتے تھے۔

اپیل مسترد کرتے ہوئے، یہ عدالت

1- ہائی کورٹ کے ڈویژن بیچ نے درخواست گزاروں کی ذمہ داری کو درست طریقے سے طے کیا ہے یہ ان کی ذمہ داری تھی کہ وہ مدعا علیہ کے گودام سے سامان صاف کریں اور چونکہ وہ ایسا کرنے میں ناکام رہے تھے، لہذا وہ پورٹ ٹرسٹ کو چارجز ادا کرنے کے ذمہ دار تھے۔ (F-690)

2- بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کی دفعہ 3(5) اور میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کی دفعہ 2 میں 'مالک' لفظ کی تعریف سے پتہ چلتا ہے کہ اس کے دائرہ کار میں ایک 'مرسل الیہ' کے ساتھ ساتھ سامان کی تحویل کے لیے ایجنٹ، بھی شامل ہے۔ فوری معاملے میں بل آف لاڈنگ میں 'مرسل الیہ' کے کالم کے خلاف یہ لکھا گیا ہے کہ 'انڈین اوور سیز بینک کا حکم' اور مطلع کیے جانے والے فریق کو اپیل کنندہ نمبر 1 کے طور پر دکھایا گیا ہے۔ مذکورہ بینک نے اپیل کنندہ نمبر 1 کے حق میں توثیق کی تھی جس نے ہدایت کی تھی کہ مذکورہ کھیپ اپیل کنندہ نمبر 1 کو پہنچائی جائے۔ یہ اپیل کنندہ نمبر 1 تھا۔ جس نے کھیپ کے سلسلے میں کسٹم کلیئرنس حاصل کرنے کے لئے کلیئرنگ ایجنٹ مقرر کیے تھے۔ اپیل کنندہ نمبر 1۔ سامان کی کلیئرنس کے لئے بل آف انٹری دائر کیا تھا۔ یہ اپیل کنندہ نمبر 1 تھا۔ جسے کسٹم حکام کی جانب سے شوکا زونٹس جاری کیا گیا تھا۔ ضبطی کا حکم اپیل کنندہ نمبر 1 کو بھی بھیجا گیا تھا۔ ان کے ذریعہ۔ کھیپ پر اپیل کنندہ نمبر 1 کے ابتدائی حروف پر مشتمل نشان تھا۔ ایک بار پھر، یہ اپیل کنندہ نمبر 1 تھا جس نے لیٹر آف کریڈٹ کھولا تھا اور اخراجات بھی اٹھائے تھے اور بینک کو اس کی ذمہ داری قبول کی تھی۔ اس نے 1974-76 کے درمیان سوٹ کی کھیپ پر کافی سرمایہ کاری بھی کی تھی۔ لہذا درخواست گزار نمبر 1 بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ اور میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ دونوں کے تحت 'مالک' کی تعریف کے دائرے میں آتا ہے، خاص طور پر اس لیے کہ اس نے کھیپ کی تحویل حاصل کرنے کے لیے بل آف

لاڈنگ پر کنسائٹر سے توثیق حاصل کی تھی، جس سے اسے کھیپ کی اتھویل کے لیے ایجنٹ بنا دیا گیا تھا۔ ایسا ہونے کی وجہ سے پورٹ ٹرسٹ کو ڈیمرج اور دیگر چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری مکمل طور پر اس پارٹی پر عائد ہوگی جو گودام سے سامان ہٹانے کا پابند تھا لیکن ایسا کرنے میں ناکام رہا تھا۔ [690-بی-ای]

3- سامان کی ضبطی تک پورٹ ٹرسٹ کے چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری اس پارٹی کی ہے جس کی ذمہ داری سامان کو ہٹانا/ وصول کرنا تھا اور وہ ایسا کرنے میں ناکام رہا تھا۔ فوری معاملے میں، یہ اپیل کنندگان تھے جنہوں نے اختیارات کے خطوط کے مالک کے طور پر کام کیا تھا اور کسٹمز سے کھیپ کی کلیئرنس کے لئے لائسنس یافتہ کے ایجنٹ تھے اور سامان وصول کرنے کے حقدار تھے جو وہ وصول کرنے اور صاف کرنے میں ناکام رہے تھے۔ لہذا ان پر یہ ذمہ داری عائد کی جاسکتی ہے کہ وہ پورٹ ٹرسٹ کو ڈیمرج وغیرہ کے ذریعے چارجز کی ادائیگی کریں۔ (690ھ؛ 691ھ)

4- کسٹمز اتھارٹی نے کسٹمز ایکٹ 1962 کے ایس آئی ایل (ڈی) اور امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ 1947 کی دفعہ 3(2) کے تحت 28 فروری 1976 کے حکم کے تحت یہ سامان ضبط کیا تھا۔ کسٹمز ایکٹ 1962 کی دفعہ 125 کی دفعات کے تحت اس طرح کی ضبطی کے بدلے جرمانے/ جرمانے کی ادائیگی پر سامان کو واپس کرنے کا اختیار اپیل کنندگان کو استعمال کرنا تھا، جن کو کسٹمز اتھارٹی کی طرف سے سامان واپس کرنے کے لئے نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ یہ آپشن کبھی استعمال نہیں کیا گیا۔ چونکہ سامان پہلے ہی ضبط کیا جا چکا تھا اس لئے پورٹ ٹرسٹ کو ان کے واجبات کی ادائیگی کے لئے دستیاب نہیں تھا۔ معاملے کے حقائق اور حالات میں میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ 1963 کی دفعہ 63 بالکل بھی لاگو نہیں ہوتی ہے۔ [691-سی-ای]

بورڈ آف ٹرسٹیز، بمبئی پورٹ بنام سر یوش نیٹرز، اے آئی آر (1983) بمبئی 88، ممتاز۔

دیوانی اپیلیٹ کا دائرہ اختیار : 1994 کی دیوانی اپیل نمبر 655۔

1979 کے مقدمہ نمبر 394 میں اے نمبر 1375/90 میں بمبئی ہائی کورٹ کے فیصلے اور حکم سے۔ 9/10.2.93

درخواست گزاروں کی طرف سے پراگ پی تریاٹھی، محترمہ راکھی رے اور محترمہ بینا گپتا۔

میسرز کے جواب دہندہ کی طرف سے آرایف نرین اور مسز اے کے ورما۔ جے بی دادا چنجی اینڈ کمپنی

عدالت کا فیصلہ بذریعہ سنایا گیا:

جسٹس ڈاکٹر آنند، اپیل کنندہ نمبر 1 جولائی 1974 میں سٹینلیس سٹیل ٹیوبوں کے 10 1  
مقدمات درآمد کرنے والے اپیل کنندہ نمبر 2 کی واحد ملکیتی ملکیت ہے۔ کھیپ کی درآمد 13 نومبر کو دو  
درآمدی لائسنسوں کے خلاف عمل میں لائی گئی تھی۔ 1973ء اور یکم فروری 1974ء جو میسرز لکشمی انجینئرنگ  
کمپنی کے نام اور انداز کے تحت چلنے والی ایک فرم کے پاس تھے۔ ضلع سونی پت، ہریانہ مذکورہ فرم نے  
جوائنٹ کنٹرولر آف امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ سے 20 فروری کو اتھارٹی کے دو خطوط حاصل کیے۔ 1974 میں  
پہلا درخواست گزار ان دو لائسنسوں کے سلسلے میں سامان کلیئر کرنا چاہتا تھا۔ یہ کھیپ 26 / 27 جولائی 1974  
کو بحری جہاز "جالا ویرا" کے ذریعے اندرا ڈاکس پر اترتی تھی۔ یہ کھیپ اندرا ڈاکس کے گودام سے پہلے اپیل  
کنندہ کے ذریعے کلیئر کی جانی تھی۔ تاہم، ایسا نہیں کیا گیا تھا۔ کلکٹر آف کسٹمز نے 28 فروری، 1976 کے  
اپنے حکم کے ذریعے پایا کہ کھیپ میں شامل سامان کسٹم ایکٹ، 1962 کی دفعہ 111 (ڈی) کے تحت ضبط  
کیا جاسکتا ہے۔ لہذا اپیل کنندہ کو جرمانے کے طور پر 2,00,000 روپے کی ادائیگی پر سامان واپس کرنے  
کا اختیار دیا گیا تھا۔

چونکہ اندرا ڈاکس کے گودام سے سامان برآمد نہیں ہوا تھا، اس لیے مدعا علیہ، بمبئی پورٹ ٹرسٹ کے  
حکام نے 19 اپریل، 1976 کو اپیل کنندہ نمبر 1 کو ایک نوٹس جاری کیا، جس میں اس کھیپ کی عدم  
کلیئرنس کے بارے میں مطلع کیا گیا اور پورٹ ٹرسٹ کے واجبات ادا کرنے کا مطالبہ کیا گیا۔ درخواست گزار نمبر  
1 نے 24 مئی 1976 کو پورٹ ٹرسٹ کو مطلع کیا کہ بل آف انٹری مکمل کیا جا رہا ہے اور سامان کلیئر کیا جائے  
گا اور کلیئرنس کے وقت چارجز بھی ادا کیے جائیں گے۔ چونکہ سامان کلیئر نہیں کیا گیا تھا، اس لیے 6 اکتوبر  
1976 کو پورٹ ٹرسٹ نے مدعا علیہ نمبر 1 کو مطلع کیا کہ ضبطی کی تاریخ تک 1,58,545.10 روپے  
کے ڈیمرج چارجز واجب الادا ہیں اور درخواست گزار نمبر 1 کو مذکورہ رقم واپس کرنے کے لیے کہا گیا۔ چونکہ

کوئی جواب نہیں ملا، اس لیے پورٹ ٹرسٹ نے 10 نومبر کو اپیل کنندہ نمبر 1 کو ایک یاد دہانی بھیجی۔ 1976ء میں واجب الادا رقم بھیجنے کے لئے بھی۔ 3 دسمبر 1976 کو اپیل کنندہ نمبر 1 نے پورٹ ٹرسٹ کو مطلع کیا کہ اس نے صرف لیٹر آف کریڈٹ کھولا ہے اور لائسنس ہولڈر اخراجات اور چارجز کی ادائیگی کا ذمہ دار ہے، جو ایسا کرنے میں ناکام رہا ہے اور لہذا اپیل کنندہ نمبر 1 نے واجبات کی ادائیگی کے لئے ضروری مالی اعانت کا انتظام کرنے کے لئے 45 دن کا وقت مانگا ہے۔ چونکہ درخواست گزار نمبر 1 چارجز اور واجبات ادا کرنے میں ناکام رہا، اس لیے پورٹ ٹرسٹ نے 26 نومبر 1979 کو بمبئی ہائی کورٹ کے اصل پہلو پر 1979 کا مقدمہ نمبر 394 قائم کیا تا کہ مذکورہ مقدمے کی تاریخ سے وصولی تک سالانہ 12 فیصد کی شرح سے 158545.10 روپے کی وصولی کی جاسکے۔ اپیل کنندگان نے مقدمے کی مخالفت کی اور مختلف درخواستیں دائر کی گئیں۔ یہ دعویٰ کیا گیا تھا کہ مقدمے کو محدودیت کی وجہ سے روک دیا گیا تھا۔ درخواست گزاروں کی دلیل یہ تھی کہ چونکہ وہ سامان کے درآمد کنندگان یا مالک نہیں تھے، لہذا وہ اس کے نتیجے میں ہارنچ اور ڈیمرج چارجز کے ذمہ دار نہیں تھے۔ اس بات پر زور دیا گیا کہ ہریانہ کی میسرز لکشمی انجینئرنگ کمپنی سٹینلیس سٹیل ٹیوبوں کی درآمد کے لئے لائسنس ہولڈر ہونے کے ناطے، جنہوں نے مذکورہ سامان درآمد کیا تھا، وہ بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے ساتھ ساتھ میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے تحت "مالک" کے معنی میں سامان کے مالک تھے۔ 1963ء اور اس طرح یہ فرم اکیلے پورٹ ٹرسٹ کے واجبات کی ادائیگی کی ذمہ دار تھی اور چونکہ پورٹ ٹرسٹ میسرز لکشمی انجینئرنگ کمپنی سے ان کے واجبات کی وصولی میں ناکام اور نظر انداز کیا گیا تھا لہذا انہیں اپیل کنندگان سے ڈیمرج اور دیگر الزامات کا دعویٰ کرنے سے روک دیا گیا تھا۔ فریقین کی درخواستوں سے مندرجہ ذیل مسائل وضع کئے گئے:

1- کیا مقدمہ حد بندی کے قانون کے ذریعہ ممنوع ہے؟

2- کیا مدعا علیہ ان اشیاء کے درآمد کنندگان اور/یا مالک تھے جن کا ذکر پلنٹ کے پیرا 4 میں کیا گیا ہے، جیسا کہ پلینٹ کے پیرا 6 میں الزام لگایا گیا ہے؟

3- کیا مدعی میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے تحت فراہم کردہ سامان کے مالکان کی درخواست کے علاوہ درخواست میں بیان کردہ کھیپ کا چارج لینے کے حقدار نہیں تھے؟

4۔ کیا مدعا علیہان کی ذمہ داری تھی کہ وہ مذکورہ سامان کی فراہمی کے لیے درخواست دیں اور اس کی فراہمی کریں اور اسے سات واضح دنوں کے اندر کلیدر کریں جیسا کہ درخواست کے پیرا گراف 6 اور 9 میں الزام لگایا گیا ہے؟

5۔ کیا مدعا علیہان عدالت کے پیرا 6 میں لگائے گئے الزامات کے مطابق ہر جانے، جرمانے اور دیگر الزامات ادا کرنے کے پابند اور ذمہ دار تھے یا نہیں؟

6۔ کیا مدعی مذکورہ اشیاء کے حوالے سے ڈیمورج اور دیگر چارجز کا دعویٰ کرنے کے حقدار ہیں جس تاریخ کو سامان کو اپنی تحویل میں لیا گیا تھا یعنی 30 اگست 1974 کے بعد کی مدت کے لئے؟

7۔ کیا مدعی نے اپنے واجبات کے سلسلے میں اپنے دعوے کو چھوڑ دیا یا معاف کر دیا یا ضبط کر لیا اور مدعا علیہان اور/یا لکشمی انجینئرنگ کمپنی کے خلاف دعویٰ کرنے سے روک دیا گیا، جیسا کہ تحریری بیان کے پیرا 8 میں الزام لگایا گیا ہے؟

8۔ کیا مدعا علیہان مدعی کو 1,58,545.10 روپے کی رقم ادا کرنے کے پابند ہیں یا اس کے کسی حصے کو 12 فیصد سالانہ یا کسی اور شرح پر سود کے ساتھ؟

9۔ مدعی کس راحت کے حقدار ہیں؟

حالانکہ پورٹ ٹرسٹ نے کوئی ثبوت پیش نہیں کیا، لیکن اپیل کنندگان نے اپیل کنندہ نمبر 2 کے وکیل شری بدری پرساد چودھری سے پوچھ گچھ کی، فریقین نے اپنے متعلقہ معاملوں کی حمایت میں مختلف دستاویزات بھی پیش کیں۔ ریکارڈ پر موجود شواہد پر غور کرنے پر فاضل سنگل جج نے یہ نتیجہ اخذ کیا کہ پورٹ ٹرسٹ کی جانب سے دائر مقدمے کو محدود نہیں کیا گیا تھا۔ تاہم، میرٹ کی بنیاد پر، فاضل سنگل جج نے کہا کہ چونکہ اپیل کنندگان کھیپ کے ذریعہ شامل سامان کے درآمد کنندگان اور/یا مالک نہیں تھے، لہذا پورٹ ٹرسٹ اپیل کنندگان



سے واجبات کی وصولی نہیں کر سکتا ہے۔ فاضل ٹرائل جج کے سامنے یہ تسلیم کیا گیا کہ پورٹ ٹرسٹ کی جانب سے مختلف الزامات کی وجہ سے اٹھائے گئے دعوے کی مقدار کے بارے میں کوئی تنازعہ نہیں ہے۔ ٹرائل جج کے فیصلے سے ناراض پورٹ ٹرسٹ نے ہائی کورٹ کے ڈویژن بنچ کے سامنے اپیل دائر کی۔ ڈویژن بنچ نے 9 / 10 فروری 1993 کو اپیل منظور کرتے ہوئے ٹرائل کورٹ کے فیصلے اور فرمان کو کالعدم قرار دیتے ہوئے پورٹ ٹرسٹ کی جانب سے مقدمے کی تاریخ سے 15 لاکھ 85 ہزار 45.10 روپے کی رقم کی وصولی تک سالانہ 12 فیصد سود کے ساتھ دائر مقدمے کا حکم دیا۔ درخواست گزاروں کو مقدمے کے اخراجات ادا کرنے کی بھی ہدایت کی گئی تھی۔ ڈویژن بنچ کا 9 / 10 فروری 1993 کا فیصلہ اس اپیل کے ذریعے خصوصی تعطیل کے ذریعے سنایا جاتا ہے۔

ہم نے درخواست گزاروں کے وکیل جناب پراگ پی تریپاٹھی اور پورٹ ٹرسٹ حکام کی طرف سے پیش ہونے والے سینئر وکیل جناب آرایف نریمان کی بات سنی ہے۔

اس اپیل کے مقصد کے لئے درخواست گزاروں کے فاضل وکیل نے دلائل کو صرف ایشو نمبر 2، 8 اور 9 کے تناجج تک محدود کر دیا۔

مسٹر تریپاٹھی نے کہا کہ اپیل کنندگان کے حق میں جاری کردہ اختیارات کے خطوط سے اپیل کنندگان اور پورٹ ٹرسٹ کے درمیان کوئی رازداری پیدا نہیں ہوتی ہے کیونکہ یہ امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ پالیسی کے تحت جاری کیے گئے تھے اور ان کا مقصد پورٹ ٹرسٹ کے ساتھ اپیل کنندگان کے کسی بھی تعلقات کو چلانا نہیں تھا۔ یہ دلیل دی گئی تھی کہ لکشمی انجینئرنگ کمپنی یا نامزد کنسیڈینی یعنی انڈین اوور سیز بینک کو اکیلے ڈیمرج چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری سونپی جاسکتی ہے کیونکہ اپیل کنندگان سامان کے ”مالک“ نہیں تھے اور یہ پورٹ ٹرسٹ کے لئے بھی کھلاتھا کہ وہ سامان کی فروخت کے ذریعہ ڈیمرج چارجز کی وصولی کرے اور ایسا نہ کرنے کی وجہ سے پورٹ ٹرسٹ اپیل کنندگان پر ذمہ داری کو بڑھا نہیں سکتا۔

اس کے جواب میں مسٹر نریمان نے کہا کہ اپیل کنندہ نمبر 1 نے نہ صرف پورٹ ٹرسٹ کو مطلع کیا کہ وہ صرف لکشمی انجینئرنگ کمپنی کے لئے اور اس کی طرف سے کام کر رہا ہے بلکہ اس کے باوجود اپیل کنندگان کنسیڈینی



کے ایجنٹ کے طور پر کام کر رہے ہیں اور اسی وجہ سے سامان کی تحویل اور گودام سے ان کی کلیئرنس کے ذمہ دار ہیں اور چونکہ وہ سامان کو 'صاف' کرنے اور اسے 'بھٹانے' میں ناکام رہے ہیں۔ گودام سے، وہ پورٹ ٹرسٹ کو دعوے کے واجبات کی ادائیگی کے لئے اپنی ذمہ داری سے بچ نہیں سکتے تھے۔

بار میں اٹھائے گئے حریف اعتراضات کو سمجھنے کے لئے، سب سے پہلے کچھ تسلیم شدہ پوزیشنوں پر توجہ دینا ضروری ہے۔

بل آف لاڈنگ، ایکسٹریکٹ 'بی' کا مطالعہ کرنے سے پتہ چلتا ہے کہ اٹلانٹک میٹل کچنی لمیٹڈ شپرز تھے۔ "کنسینی" کے کالم کے خلاف یہ لکھا گیا ہے کہ "انڈین اوورسیز بینک کا حکم" اور مطلع کیے جانے والے فریق کو اپیل کنندہ نمبر 1 کے طور پر دکھایا گیا ہے۔ یہ بھی تسلیم کیا گیا ہے کہ انڈین اوورسیز بینک نے اپیل کنندہ نمبر 1 کے حق میں توثیق کی تھی جس نے ہدایت دی تھی کہ مذکورہ کھیپ اپیل کنندہ نمبر 1 کو پہنچائی جائے۔ انڈین اوورسیز بینک کی جانب سے اپیل کنندہ نمبر 1 کے حق میں توثیق کے بعد ایم/ایس سی سی شاہ اینڈ سنز، کلیئرنگ ایجنٹس کو اپیل کنندہ نمبر 1 نے کھیپ کے سلسلے میں کسٹم کلیئرنس حاصل کرنے کے لئے مقرر کیا تھا۔ یہ بھی تسلیم کیا گیا ہے کہ کسٹم اتھارٹی کی جانب سے درخواست گزار نمبر 1 کو جرمانے کی ادائیگی پر ضبطی اور رہائی کے آپشن سے متعلق نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ اس بات سے انکار نہیں کیا جاتا ہے کہ اپیل کنندگان کنسینی کے ایجنٹ کے طور پر کام کر رہے تھے۔ یہ بھی تسلیم کیا گیا ہے کہ درخواست گزاروں نے کسی بھی وقت پورٹ ٹرسٹ کو لائسنس یافتہ لکشمی انجینئرنگ کی ذمہ داری کے بارے میں مطلع نہیں کیا تھا یا یہ کہ وہ مقدمہ دائر ہونے تک صرف مذکورہ فرم کی طرف سے کام کر رہے تھے۔ جہاں تک الزامات کی مقدار کا تعلق ہے، اس کے درست ہونے کے بارے میں بھی کوئی اختلاف نہیں ہے۔

اس طرح تسلیم شدہ حقائق سے یہ دیکھا جاسکتا ہے کہ تمام ارادوں اور مقاصد کے لئے وہ حقوق جو اصل معاہدہ کنندہ کو تفویض کیے گئے تھے وہ توثیق کے حق میں منتقل ہو گئے تھے اور اس کے بعد اصل دستخط کنندہ توثیق کو منسوخ کیے بغیر کھیپ کے سلسلے میں کوئی حق استعمال نہیں کر سکتا تھا۔ درخواست گزار نمبر 2 کے شوہر اور تشکیل شدہ وکیل جناب بدری پرساد چودھری کے بیان کا حوالہ دیتے ہوئے یہ بھی ظاہر ہوتا ہے کہ یہ اپیل کنندہ نمبر 1 تھا جس نے لیٹر آف کریڈٹ کھولا تھا اور جہاں تک بینک کا تعلق ہے تو اس نے اخراجات بھی

اٹھائے تھے اور اپنی ذمہ داری قبول کی تھی۔ گواہ نے اعتراف کیا کہ جولائی 1974 میں اسٹیم کے بمبئی پہنچنے کے بعد پہلے اپیل کنندہ نے ادائیگی کی تھی اور بینک نے اپیل کنندہ نمبر 1 کے اکاؤنٹ میں تقریباً 2 سے 2-1/2 لاکھ روپے ڈیپٹ کیے تھے۔ انہوں نے مزید کہا کہ 2 سے 2-1/2 لاکھ روپے کی مذکورہ رقم کے علاوہ اپیل کنندہ نمبر 1 نے 1974 اور 1976 کے درمیان سوٹ کی کھیپ کے سلسلے میں تقریباً 6 لاکھ روپے کی سرمایہ کاری بھی کی تھی۔ گواہ نے مزید اعتراف کیا کہ کھیپ پر اپیل کنندہ نمبر 1 کے ابتدائی حروف پر مشتمل نشان تھا، انہوں نے یہ بھی اعتراف کیا کہ اپیل کنندہ نمبر 1 نے سامان کی کلیئرنس کے لئے بل آف انٹری دائر کیا تھا اور یہ اپیل کنندہ نمبر 1 تھا جسے کسٹم حکام کی جانب سے شوکاژ نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ گواہ نے اعتراف کیا کہ کسٹم حکام کی جانب سے ضابطی کا حکم اپیل کنندہ نمبر 1 کو بھی بھیجا گیا تھا۔ مسٹرز مین نے اس گواہ کے ثبوت اور ریکارڈ پر موجود دستاویزات کی بنیاد پر کہا کہ درخواست گزار نمبر 1 زیر بحث سامان کے لئے "کنسنی" یا "مالک" یا "ایجنٹ" تھا اور اس لئے پورٹ ٹرسٹ اس سے ڈیمرج چارجز کی وصولی کی ذمہ داری کو بڑھاوا دینے میں حق بجانب ہے۔

بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کی دفعہ 3(5) میں "مالک" کی تعریف کی گئی ہے۔

"مالک" جب سامان کے سلسلے میں استعمال ہوتا ہے تو اس میں ایسی اشیاء کی فروخت یا تحویل کے لئے کوئی بھی کنسنیئر، کنسنیئر، شپریا یا ایجنٹ شامل ہوتا ہے۔ اور جب کسی جہاز یا کسی ہوائی جہاز کے سلسلے میں استعمال کیا جاتا ہے تو بندرگاہ کا استعمال کرنے والے میں کوئی بھی پارٹ مالک، چارٹرر، کنسائن یا اس کے قبضے میں رہنے والا شامل ہوتا ہے۔

مبھ پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کی دفعہ 2(او) مندرجہ ذیل شرائط میں "مالک" کی تعریف کرتی ہے:

"مالک"، (i) سامان کے سلسلے میں اس طرح کے سامان کی فروخت، تحویل، لوڈنگ یا اتارنے کے لئے کسی بھی کنسائنر، کنسنیئر، شپریا یا ایجنٹ شامل ہیں؛ اور (ii) کسی بھی جہاز یا کسی بھی ہوائی جہاز کے بارے میں جو کسی بندرگاہ کا استعمال کرتا ہے، اس میں کوئی حصہ دار، چارٹرر، کنسائن، یا اس کے قبضے میں رہنے والا شامل ہے۔

دونوں قوانین کے تحت لفظ "مالک" کی تعریف کو پڑھنے سے پتہ چلتا ہے کہ اس اظہار میں "کنسنی" کے ساتھ ساتھ اس طرح کے سامان کی "فروخت یا تحویل کے لئے ایجنٹ" بھی شامل ہے۔ اس طرح، بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے ساتھ ساتھ میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے تحت، لفظ "مالک" میں "اس طرح کے سامان کی تحویل کے لئے ایجنٹ" شامل ہے۔ لہذا، اس سوال سے قطع نظر کہ آیا لفظ "مالک" کا مطلب سامان میں صرف ٹائٹل ہولڈر ہو سکتا ہے جیسا کہ مسٹر تراپاٹھی نے بیان کیا ہے، اوپر بیان کی گئی تعریفوں سے یہ پتہ چلتا ہے کہ "مالک" کی اصطلاح اس کے دائرہ کار میں "کنسنی" کے ساتھ ساتھ "سامان کی تحویل کے ایجنٹ" کو بھی شامل کرے گی۔ ہم ہائی کورٹ کے ڈویژن بنچ کے اس نقطہ نظر سے متفق ہیں کہ بل آف لاڈنگ پر "کنسنی" کی توثیق پر اپیل کنندہ نمبر 1 "کنسائن" بن گیا اور اسے جاری کردہ اختیارات کے خطوط کے پیش نظر، اپیل کنندہ نمبر 1 "ایجنٹ" کے طور پر سامان کو کلیئر کرنے کا پابند تھا۔ لہذا درخواست گزار نمبر 1 بمبئی پورٹ ٹرسٹ ایکٹ اور میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ دونوں کے تحت "مالک" کی تعریف کے دائرے میں آئے گا، خاص طور پر اس لیے کہ اس بات میں کوئی اختلاف نہیں ہے کہ اپیل کنندہ نمبر 1 نے کھیپ کی تحویل حاصل کرنے کے مقصد سے بل آف لاڈنگ پر توثیق حاصل کی تھی۔ لہذا تراپاٹھی کے پاس یہ دلیل دینے کے لیے دستیاب نہیں ہے کہ درخواست گزاروں کو کھیپ کی "تحویل کے ایجنٹ" بھی نہیں سمجھا جاسکتا۔ حقیقت یہ ہے کہ پورٹ ٹرسٹ کو ڈیمرج اور دیگر چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری مکمل طور پر اس پارٹی پر عائد ہوگی جو گودام سے سامان ہٹانے کا پابند تھا لیکن ایسا کرنے میں ناکام رہا۔

پورٹ ٹرسٹ ایکٹ کے تحت لفظ "ڈیمرج" کی وضاحت نہیں کی گئی ہے۔ ہارنج میں باقی رہ جانے والے سامان کے تناظر میں، اس سے مراد وہ چارجز ہیں جو پورٹ ٹرسٹ ایکٹ خاص شرح پر وصول کر سکتا ہے اگر سامان ایک مقررہ وقت کے بعد گودی پر رہتا ہے۔ پورٹ ٹرسٹ ان واجبات کی وصولی کے مقصد سے عام طور پر سامان پر بوجھ ڈالے گا اور ڈیمرج چارجز کی ادائیگی تک سامان کی فراہمی سے انکار کر سکتا ہے۔ تاہم، اس کا مطلب یہ ہے کہ پورٹ ٹرسٹ کے پاس سامان برقرار ہے، لیکن جہاں سامان کسٹم اتھارٹی کی طرف سے ضبط کیا گیا ہے، وہاں یہ نہیں کہا جاسکتا ہے کہ پورٹ ٹرسٹ نے ان سامانوں کو ضبط کرنے کے بعد ان پر کوئی گرفت رکھی تھی۔ پورٹ ٹرسٹ کے چارجز کی ادائیگی کی ذمہ داری، جب تک کہ سامان کی ضبطی نہیں ہو جاتی، جیسا کہ پہلے ہی مشاہدہ کیا جا چکا ہے، اس فریق کی ذمہ داری تھی جس کی ذمہ داری سامان کو ہٹانا / وصول کرنا تھا اور وہ ایسا کرنے میں ناکام رہا تھا۔ اس معاملے میں یہ درخواست گزار تھے، جنہوں نے تسلیم کیا کہ انہوں نے اختیارات کے خطوط کے مالک کے طور پر کام کیا تھا اور کسٹمز سے کھیپ کی کلیئرنس کے لئے لائسنس یافتہ ایجنٹ تھے اور سامان وصول کرنے کے حقدار تھے جو وہ وصول کرنے اور صاف کرنے میں ناکام رہے تھے۔ لہذا انہیں پورٹ ٹرسٹ کو ڈیمرج وغیرہ کے ذریعے چارجز ادا کرنے کی ذمہ داری سونپی جاسکتی ہے۔

ہمیں مسٹر تراپٹھی کی اس دلیل میں کوئی صداقت نظر نہیں آتی کہ پورٹ ٹرسٹ ان سامانوں کو فروخت کے لیے پیش کر سکتا تھا کیونکہ اپیل کنندگان پر کوئی دعویٰ کرنے سے پہلے ان کے پاس ان سامانوں پر بھروسہ تھا۔ کسٹمز اتھارٹی نے کسٹمز ایکٹ 1962 کی دفعہ 111 (ڈی) اور امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ 1947 کی دفعہ 3 (2) کے تحت 28 فروری 1976 کو یہ سامان ضبط کیا تھا۔ کسٹمز ایکٹ 1962 کی دفعہ 125 کی دفعات کے تحت ضبطی کے بدلے 2 لاکھ روپے کے جرمانے/جرمانے کی ادائیگی پر سامان واپس کرنے کا آپشن اپیل کنندگان کو استعمال کرنا تھا، جن کو کسٹمز اتھارٹی کی طرف سے سامان واپس کرنے کے لئے پندرہ دن کے اندر نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ یہ آپشن کبھی استعمال نہیں کیا گیا۔ چونکہ سامان پہلے ہی ضبط کیا جا چکا تھا، اس لیے یہ کہنا کہ ان سامانوں کو ڈیمرج چارج کو ختم کرنے کے لیے فروخت کیا جاسکتا تھا، غلط ہے۔ کسٹمز اتھارٹی کی جانب سے ضبط کیا گیا سامان پورٹ ٹرسٹ کو ان کے واجبات کی ادائیگی کے لئے دستیاب نہیں تھا۔ اس معاملے کے حقائق اور حالات میں میجر پورٹ ٹرسٹ ایکٹ 1963 کی دفعہ 63 بالکل بھی لاگو نہیں ہوتی ہے۔ جہاں تک بورڈ آف ٹریڈ کی بات ہے۔ بمبئی پورٹ بنام سری ونش نیٹرز، اے آئی آر (1983) بمبئی 88 جس پر اپیل کنندگان کے ماہر وکیل کا بھروسہ ہے، اس فیصلے پر ہائی کورٹ کی ڈویژن بیچ نے غور کیا ہے اور اسے درست طور پر ممتاز کیا ہے۔

چونکہ سامان کو کلیئر کرنے کی ذمہ داری اپیل کنندگان کی تھی اور وہ ان سامانوں کو کلیئر کرنے میں ناکام رہے تھے، لہذا وہ پورٹ ٹرسٹ کو چارجز کی ادائیگی کرنے کی اپنی ذمہ داری سے بچ نہیں سکتے ہیں۔ معاملے کے حقائق اور حالات میں اپیل کنندگان کی ذمہ داری کو ہائی کورٹ کے ڈویژن بیچ نے صحیح طریقے سے طے کیا ہے۔

ہم نے اوپر جو کچھ کہا ہے، اس کے پیش نظر، ہم دیکھتے ہیں کہ ہائی کورٹ کے ڈویژن بیچ کے متنازعہ فیصلے میں کسی مداخلت کی ضرورت نہیں ہے۔ لہذا اپیل ناکام ہو جاتی ہے اور خارج کر دی جاتی ہے، بنا لاگت کے۔

پی ایس ایس

اپیلیس خارج کر دی گئیں۔