**(इंग्रजी न्यायनिर्णयाचा मराठी भाषेतील अनुवाद )**

**[(१९६१) १ एस. सी. आर. ९२४]**

**बी. के. वाडियार**

**-विरुद्ध -**

**मेसर्स दौलतराम रामेश्वरलाल**

**( न्यायमूर्ति श्री. एस. के. दास, न्यायमूर्ति श्री. एम. हिदायतुल्लाह, न्यायमूर्ति श्री.के. सी. दासगुप्ता, न्यायमूर्ति श्री.जे सी शाह आणि न्यायमूर्ति श्री.एन. राजगोपाल अय्यंगार )**

विक्री कर-निर्यात- चा अर्थ - F.O.B.(एफ. ओ. बी.) संविदेमधील निर्यात केलेल्या मालातील मालकीहक्क - जर माल जहाजवाहतुकी द्वारे संक्रामित केल्यावर किंवा त्यापूर्वी - निर्यात परवाना- जर खरेदीदार किंवा विक्रेत्याला मिळू शकणारा-"व्यक्ती", - चा अर्थ -बॉम्बे विक्री कर अधिनियम १९५३, (१९५३ चा बी. ओ. एम. III ), कलम १०(बी )-आयात आणि निर्यात (नियंत्रण) कायदा, १९४७ (१९४७ चा XVIII ) कलम ५(२)-भारतीय संविधान, अनुच्छेद २८६(१) (बी).

उत्तरवादींच्या फर्मने संविधानाच्या अनुच्छेद २८६ (आय ) (बी ) अंतर्गत त्यांनी केलेल्या कापूस आणि एरंडेल तेल विक्रीच्या संदर्भात विक्री करातून सूट मिळण्याचा दावा केला, कारण विक्री एफ. ओ. बी.(F.O.B.) संविदानुसार झाली होती, ज्या अंतर्गत सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडून माल निर्यातीच्या प्रवाहात प्रवेश करेपर्यंत ते त्याचे मालक होते. त्यांनी मुंबई विक्री कर कायद्याच्या कलम १० (ब) अनुसार त्यांना आकारण्यात आलेल्या खरेदी कराला ही विरोध केला. न्यायालयाने विक्रीकर संदर्भात उत्तरवादींचा युक्तिवाद मान्य केला, परंतु ते खरेदी कर भरण्यास जबाबदार असल्याचे मत व्यक्त केले. दोन्ही पक्षांनी केलेल्या अपिलावर

न्यायालयाने निर्णय दिला की माल आणून तो जहाजावर चढवे पर्यंत ती विक्रेत्याची मालमत्ता असते आणि त्यामुळे संविधानाच्या अनुच्छेद २८६(I ) अंतर्गत विक्रीला करातून सूट देण्यात आली.

मुंबई विक्री कर अधिनियम, कलम  १० (बी) मध्ये  'व्यक्ती' ह्या शब्दाचा 'नोंदणी केलेला व्यापारी ' असा योग्य अर्थ लावला गेला होता आणि खरेदी व्यापाऱ्यांचे, खरेदी करासाठी  योग्य मूल्यनिर्धारण केले गेले होते.

एफ. ओ. बी. (F.O.B.)(जहाज खर्च मुक्त) संविदांमधील सामान्य नियम असा असतो  की मालमत्ता जहाज वाहतुकीने संक्रामितकरण्याचा त्यांचा हेतू असतो.

एफ. ओ. बी. (F.O.B.) संविदांमध्ये असे गृहीत धरण्यात आले होते की आवश्यक असलेली  निर्यात अनुज्ञप्ति मिळवणे हे खरेदीदाराचे कर्तव्य होते, असे असले तरी विशिष्ट परिस्थितीत ते कर्तव्य विक्रेत्याला पार पडावे लागू शकते.

एच. ओ. ब्रँड अँड कंपनी -विरुद्ध- एच. एन. मॉरिस अँड कंपनी. लिमिटेड, [१९१७] २ के. बी. ७८४ आणि एम. डब्ल्यू. हार्डी अँड कंपनी -विरुद्ध- ए. व्ही. पाउंड अँड कंपनी, लिमिटेड, (१९५३) I  क्यू. बी . ४९९, विचारात घेतले.

आयात आणि निर्यात नियंत्रण कायद्यांतर्गत 'निर्यात' ची व्याख्या 'जमिन, समुद्राने किंवा हवाई वाहतुकीच्या मार्गाने भारताबाहेर नेणे' अशी केली गेली असल्याने, निर्यात नियंत्रण आदेशानुसार, माल वाहून नेणारे जहाज बंदरातून बाहेर जाईपर्यंत किंवा काही प्रकरणांमध्ये क्षेत्रीय समुद्रमार्गापुढे जाईपर्यंत निर्यातीस सुरूवात झाली असे मानले जाऊ शकत नाही.

द स्टेट ऑफ बॉम्बे  -वि.- द युनायटेड मोटर्स (इंडिया) लिमिटेड, (१९५३) ४ एस. टी. सी. १३३, लागू होऊ शकत नाही असे ठरले.

**दिवाणी  अपिलीय  न्यायाधिकरणः १९५९ चे दिवाणी अपील क्रमांक ४५ आणि ४६.**

१९५७ च्या अपील क्रमांक १६ मधील पूर्वीचे मुंबई उच्च न्यायालयाच्या २५ मार्च १९५७ च्या निकाल आणि आदेशावरून विशेष अनुमतीने अपील.

श्री.सी . के. दफ्तरी, भारताचे सॉलिसिटर-जनरल, श्री.एच. जे. उमरीगर आणि श्री. डी. गुप्ता, अपीलकर्त्यासाठी (५९ च्या सी. ए. क्रमांक ४५ मध्ये) आणि उत्तरवादीसाठी (५९ च्या सी. अपील क्रमांक ४६ मध्ये).

श्री.एच. एन. सन्याल, भारताचे अतिरिक्त सॉलिसिटर-जनरल, श्री.एस. एन. अँडले आणि श्री.जे. बी. दादाचंजी, उत्तरवादींसाठी (५९ च्या सी. ए. क्रमांक ४५ मध्ये) आणि अपीलकर्त्यांसाठी (सी. ए. क्रमांक १ मध्ये).

२७ सप्टेंबर १९६०, रोजी न्यायमूर्ति श्री. दासगुप्ता यांच्याद्वारे दिला गेलेला न्यायालयाचा निर्णय :- मेसर्स दौलतराम रामेशवरलाल ही भारतीय भागीदारी अधिनियम अंतर्गत नोंदणीकृत कंपनी (यानंतर या निर्णयात 'विक्रेते' म्हणून संदर्भित) मुंबई विक्री कर अधिनियमाच्या कलम ११ अंतर्गत नोंदणी केलेला व्यापारी आहेत. १ एप्रिल १९५४ ते ३१ मार्च १९५५ या कालावधीतील त्यांच्या एकूण विक्रीच्या उलाढाली मध्ये त्यांनी कापसाच्या एकूण किंमत रु. ६८,४९३-२-६ आणि एरंडेल तेलाच्या एकूण किंमत रु.६,४७,५०९-१-६ च्या विक्रीच्या बाबतीत विक्री करातून सूट मिळवण्याचा दावा केला कारण ती विक्री एफ.ओ.बी (F.B.O) संविदानुसार होती, ज्या अंतर्गत वस्तू सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडेपर्यंत आणि अशा प्रकारे निर्यात प्रवाहात प्रवेश करेपर्यंत ते वस्तूंचे मालक राहिले आणि त्यामुळे अनुच्छेद २८६ (१) (बी) च्या तरतुदी लक्षात घेता या विक्रीवर कोणताही कर वसूल केला जाऊ शकत नव्हता.

विक्रीकर अधिकारी यांनी सूट मिळण्यासाठी केलेला हा दावा फेटाळला आणि या विक्रीतील एकूण करपात्र उलाढालीवर विक्रीकराची आकारणी केली. तसेच विक्रीकर अधिकारी यांनी मुंबई विक्री कर अधिनियम कलम १० (बी ) नुसार त्यांनी केलेल्या एरंडेल तेल खरेदीवर, खरेदी कराची आकारणी केली जे त्यांनी नंतर वर नमूद केल्याप्रमाणे रु.६,४७,५०९-१-६ ला विकले. ३० सप्टेंबर १९५६ रोजी विक्रेत्यांना आकारण्यात आलेल्या एकूण विक्री कर आणि खरेदी कराच्या संदर्भात मागणी सूचना देण्यात आली. त्यानंतर विक्रेत्यांनी कर आकारणीचा आदेश व मागणी सूचना रद्द करण्यासाठी तसेच आदेश किंवा सूचनेद्वारे विक्रीकर अधिकाऱ्याला कोणतीही पावले उचलण्यास मनाई करण्यासाठी योग्य रिट जारी करण्यासंदर्भात संविधानाच्या अनुच्छेद २२६ अंतर्गत मुंबई उच्च न्यायालयात धाव घेतली. या याचिकेवर सुनावणी ऐकणाऱ्या विद्वान न्यायाधीश यांनी विक्रेत्यांचा हा युक्तिवाद फेटाळला की त्यांनी सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडे पर्यंत मालाची मालकी ही त्यांची राहील आणि त्यामुळे विक्रेत्यांना संविधानाच्या अनुच्छेद २८६ (१) (बी) चा लाभ मिळण्याचा हक्क नाही. खरेदी कराच्या आकारणीबाबतही, संबंधित आकारणी बेकायदेशीर असल्याचा

विक्रेत्यांचा युक्तिवाद त्यांनी फेटाळून लावला. या दृष्टिकोनातून विद्वान न्यायाधीश यांनी अनुच्छेद २२६ अंतर्गत अर्ज फेटाळला.

या निर्णयाच्या विरोधात विक्रेत्यांनी अपील केले. याचिकेवर सुनावणी करणाऱ्या विद्वान न्यायाधीशांनी न्यायचौकशी न्यायाधीशाच्या, जहाजावर माल आणला जाईपर्यंत माल हा विक्रेत्यांची मालमत्ता होती त्यामुळे संविधानाच्या अनुच्छेद २८६ (१) (बी) अंतर्गत विक्रीला करातून सूट देण्यात आली, या मताशी असहमती दर्शवली. तथापि, त्यांनी न्यायचौकशी न्यायाधीशाच्या या मताशी सहमती दर्शवली की विक्रेते मुंबई विक्री कर अधिनियमाच्या, कलम १० (ब) अंतर्गत खरेदी कर भरण्यास जबाबदार आहेत. त्यानुसार त्यांनी विक्रीकर अधिकाऱ्यांना कापसाच्या रु. ६८,४९३-२-६ आणि एरंडेल तेल एकूण किंमत रु.६,४७,५०९-६ विक्रीसंदर्भात विक्री कर भरण्याच्या मागणीची अंमलबजावणी न करण्याचे निर्देश दिले.

विक्रीकर अधिकाऱ्याने, या न्यायालया द्वारे देण्यात आलेल्या विशेष अनुमतीच्या बळावर, कापूस आणि एरंडेल तेलाच्या विक्रीच्या संदर्भात विक्री कर वसूल न करण्याचे निर्देश देणाऱ्या अपीलीय न्यायालयाच्या आदेशाविरुद्ध, १९५९ चा दिवाणी अपील क्रमांक ४५ म्हणून क्रमांकित केलेली अपील केली आहे. विक्रेत्यांनी, कलम १० ( बी ) च्या अंतर्गत खरेदी कर आकारण्याचा अपील न्यायालयाने दिलेल्या निर्णया विरोधांत, १९५९ चा दिवाणी अपील क्रमांक ४६ ही अपील केली आहे.

विक्रीकर अधिकाऱ्याच्या अपीलातील आमच्या निर्णयासाठीचा एकमेव प्रश्न हा आहे की मालातील मालकीहक्क हे जहाजी मालवाहतुकीद्वारे संक्रामित केले गेले होते का किंवा जहाजी मालवाहतुकी पूर्वीच्या काही वेळे पूर्वीची होती. परदेशात निर्यात करण्याच्या उद्देशाने सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडल्यानंतर जर मालातील मालकीहक्क खरेदीदाराकडे गेली तर विक्री भारताच्या प्रदेशातून "निर्यात होत असताना" झाली आहे, असे कायद्या द्वारे निश्चित करण्यात आले आहे. म्हणून जर सध्याच्या विक्रीमध्ये मालातील मालकीहक्क जहाजी मालवाहतूकीद्वारे खरेदीदारांना संक्रामित केला गेली असेल , म्हणजे त्यांनी सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडली असेल तर विक्री "निर्यात होत असताना" झाली आणि त्यामुळे अनुच्छेद २८६ (१) (ब) अंतर्गत असलेली सूट लागू होईल. विक्रेत्यांचे प्रकरण असे आहे की ही एफ. ओ. बी.

(F.O.B.) संविदाअंतर्गत विक्री होती. जरी विक्रीकर अधिकाऱ्याच्या वतीने उपस्थित असलेल्या विद्वान सॉलिसिटर-जनरल यांनी आम्हाला पटवून देण्याचा प्रयत्न केला की ही खरोखर एफ. ओ. बी. (F.O.B.) संविदाअंतर्गत विक्री नव्हती, परंतु रीट याचिकेलतील परिच्छेद ११ व १३ मध्ये केलेल्या विधानावरून असे दिसते की ही विक्री एफ. ओ. बी. (F.O.B.) च्या आधारावर करण्यात आली होती हे विक्रीकर अधिकाऱ्याने शपथ घेतलेल्या प्रतिदाव्याच्या प्रतिज्ञापत्रात नाकारले गेले नाही. हे देखील लक्षात घेण्यासारखे आहे की आकारणी आदेशातच विक्रीकर अधिकाऱ्याने या विक्रीचा एफ. ओ. बी.(F.O.B.) आधारावरील विक्री म्हणून उल्लेख केला आहे. तयार केलेल्या नमुना संविदामध्ये 'एफ. ओ. बी. डिलिव्हरी' हे शब्दही वापरले गेले. त्यामुळे ही विक्री एफ. ओ. बी. (F.O.B.) संविदाअंतर्गत झाली होती यात शंका नाही. एफ. ओ. बी. (F.O.B.) संविदांमधील सामान्य नियम असा आहे की मालमत्ता जहाज वाहतुकीने संक्रामितकरण्याचा हेतू असतो. काही विशिष्ट परिस्थितींमध्ये, उदाहरणार्थ, जर विक्रेत्याने त्याच्या स्वतःच्या मागणीनुसार नौभरणपत्र घेतले असेल आणि मालातील मालमतेचा भाग तिसऱ्या व्यक्तीकडे सुपूर्द केला, तर असे गृहीत धरण्यात येते कि जहाजीमाल पाठवल्यानंतरही ती खरेदीदाराकडे संक्रामित होत नाही. जहाजीमाल पाठवल्यानंतरही मालातील मालकीहक्क संक्रामितकरण्याचे पुढे ढकलण्यात आले होते की नाही या प्रश्नाशी आमचा संबंध नाही. विशेष संविदाच्या अनुपस्थितीत एफ. ओ. बी.(F.O.B.) संविदाच्या बाबतीत, जोपर्यंत माल प्रत्यक्षात जहाजावर ठेवला जात नाही, तोपर्यंत मालातील मालकीहक्क संक्रामित केला जात नाही, या विधानातील अचूकपणा आमच्यासमोर विवादित नाही.

तथापि, विद्वान सॉलिसिटर जनरल यांनी योग्यरित्या ठामपणे सांगितल्यानुसार, मालातील मालकीहक्क केव्हा संक्रामित होईल याबद्दल पक्षकारांमध्ये वेगळा करार होण्यास नेहमीच मोकळीक असते.असा वेगळा करार झाला होता की नाही या प्रश्नावर सभोवतालच्या सर्व परिस्थितीचा विचार करून निर्णय घ्यावा लागेल. माल पाठवण्यापूर्वीच मालमत्ता खरेदीदाराकडे संक्रामित होईल असे विक्रेते आणि त्यांचे खरेदीदार या विक्रीमध्ये मान्य करतात हे आम्हाला पटवून देण्यासाठी त्यांनी तीन परिस्थितींवर भर दिला. त्यांनी ज्या पहिल्या परिस्थितीवर भर दिला ती म्हणजे नौभरणपत्र खरेदीदाराच्या नावाने घेतले गेले होते. या वस्तुस्थितीसह आपल्याला या वस्तुस्थितीचाही विचार करावा लागेल की, नौभरणपत्र

विक्रेत्यांनी राखून ठेवले होते, करार असा आहे की, नौभरणपत्र सादर केल्यावर पैसे दिले जातील. हे वादग्रस्त नाही की करारातील 'दस्तऐजाच्या सादरीकरणावर मुंबई येथे रक्कम देण्यात येईल' या शब्दाचा अर्थ असा आहे. विक्रेत्यांना मालवाहतुकीची नौभरणपत्रे मिळाली होती व ही नौभरणपत्रे आणि पावत्या सादर केल्यावरच खरेदीदाराने किंमत अदा केली. जेव्हा नौभरणपत्रे खरेदीदाराने माल पाठवला असल्याप्रमाणे तयार केले गेले होते, ते प्रत्यक्षात विक्रेत्यांनी मिळले आणि राखून ठेवले, तेव्हा ती वस्तुस्थिती पक्षकारांचा हेतू दर्शवते की मालातील मालकीहक्क देयकानंतर संक्रामित केला जाणार नाही.

ज्या दुसऱ्या परिस्थितीकडे आमचे लक्ष वेधण्यात आले आहे ती म्हणजे निर्यात खरेदीदाराच्या निर्यात लायसन खाली करावयाच्या कराराअंतर्गत होती. हे, आमच्या मते, काहीही दर्शवत नाही. एफओबी संविदेमधील सामान्य नियम असा आहे की आवश्यक निर्यात लायसन मिळवणे हे खरेदीदाराचे कर्तव्य आहे. तसे ब्रँड्टच्या प्रकणात [1] नमूद केले होते आणि जरी हार्डी - विरुद्ध - पाउंड[2] या नंतरच्या प्रकरणात, इंग्लंडमधील अपील न्यायालयाने असा निर्णय दिला कि, ब्रँड्टच्या[1] प्रकरणातील न्यायनिर्णयात प्रत्येक एफओबी संविदेचा समावेश होत नाही आणि असे कि त्यांच्या समोरील विशिष्ट प्रकरणाच्या विशेष तथ्यांत विक्रेत्याला लायसन प्राप्त करावयाचे होते आणि असे मत दि हाऊस ऑफ लॉर्ड्स यांनी (१९५६ ए. सी. ५८८) मान्य केले होते, तरी आमच्या मते असे सांगणे योग्य आहे कि, एफओबी संविदेतील गृहितक असे आहे की, निर्यात लायसन मिळवणे हे खरेदीदारांचे कर्तव्य आहे, यद्यपि एखाद्या विशिष्ट प्रकरणाच्या परिस्थितीत हे कर्तव्य विक्रेत्यांच्या अंगावर पडेल.

ज्या तिसऱ्या परिस्थितीवर विक्रीकर अधिकाऱ्याच्या वतीने भरवसा ठेवला आहे ती म्हणजे आयात व निर्यात नियंत्रण अधिनियम, १९४७ ने प्रदान केलेल्या अधिकारांचा वापर करून पारित केलेल्या निर्यात नियंत्रण आदेश, १९५४ मध्ये खालील शब्दात तिच्या खंड ५(२) मध्ये तरतूद अंतर्भूत होती, ती म्हणजे, "ज्या मालांच्या निर्यातीसाठी लायसन देण्यात आले आहे ते माल निर्यातीच्या वेळी लायसनधारकाची मालमत्ता असेल असे ........ च्या त्या लायसनची अट म्हणून मानले जाईल." विद्वान सॉलिसिटर जनरल यांनी

---

1 [1][१९१७] २ के. बी. ७८४

2 [2][१९५५] १ क्यू . बी. ४९९

अथक परिश्रमाने बाजू मांडली कि, संविदेच्या पक्षकरांचा या शर्ती चे पालन करण्याचा आणि त्यांच्यामध्ये निर्यातीच्या वेळी माल लायसनधारकाची,म्हणजे, खरेदीदाराची मालमत्ता असेल असे आपापसात मान्य करावयाचा उद्देश होता, असा विचार करणे वाजवी होईल. असा युक्तिवाद केला आहे की निर्यातीची वेळ जेव्हा सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडण्यात आली ती वेळ असा अर्थ लावायला पाहिजे आणि आम्हांला या आधारावर पुढे गेले पाहिजे कि खरेदीदार व विक्रेते यांचा ज्या वेळेस ते हि सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडतील त्या वेळेस माल खरेदीदारांची मालमत्ता असेल, असा उद्देश होता. तथापि, आम्हाला या खंडात 'निर्यातीची वेळ' याचा अर्थ जेव्हा मालाने सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडली ती वेळ असा विचार करण्यासाठी कोणतेही समर्थन औचित्य दिसत नाही. आयात व निर्यात (नियंत्रण) अधिनियम, १९४७ मध्ये 'जल, जमीन किंवा हवाई मार्गाने भारता बाहेर घेऊन जाणे' अशी निर्यातीची व्याख्या करण्यात आली आहे. निर्यात (नियंत्रण) आदेश, १९५४ मध्ये शब्दाला अधिनियमात जो अर्थ असेल त्याप्रमाणे तोच अर्थ घ्यावयास पाहिजे. त्या व्याख्येनुसार, निर्यातीची वेळ ही जेव्हा माल भारताच्या क्षेत्रीय मर्यादेच्या बाहेर जातो ती वेळ आहे. या क्षेत्रीय मर्यादांमध्ये भारताच्या प्रादेशिक जलधिचा समावेश होईल. परिणामी, निर्यातीची वेळ ही जेव्हा मालासह जहाज क्षेत्रीय मर्यादेच्या पलीकडे जाते ती वेळ आहे. कोणत्याही परिस्थितीत, मालाची निर्यात ही माल वाहून नेणाऱ्या जहाजाने बंदर सोडण्यापूर्वी प्रारंभ झाली असे मानले जाऊ शकत नाही. पक्षकरांचा उद्देश की निर्यात (नियंत्रण) आदेशाच्या खंड ५(२) मधील आवश्यकतांच्या अनुपालनार्थ, निर्यातीच्या वेळी माल लायसनधारकाची मालमत्ता असेल असा याचा त्यामुळे अर्थ देशाच्या प्रादेशिक जलधिच्या पलीकडे जहाज जाण्याच्या पूर्वी किंवा जेव्हा जहाज बंदर सोडते तेव्हा लवकरात लवकर, मालाची मालकी संक्रमीत होईल यापेक्षा अधिक काही अर्थ होणार नाही. कोणताही दृष्टिकोन घेतला तरी, निर्यात (नियंत्रण) आदेशाच्या खंड ५(२) च्या आवश्यकतांचे पालन करण्याचा उद्देश हा जेव्हा माल सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडतो त्यावेळी मालाची मालकी खरेदीदाराकडे गेली पाहिजे असा उद्देश त्याच्या सोबत घेऊन जातो, असे दर्शविण्यासाठी काहीही नाही. हे खरे आहे की युनायटेड मोटर्स प्रकरणात [1] आणि इतर प्रकरणांत या न्यायालयाने असा निर्णय दिला

[1] [1](१९५३) ४ एस. टी. सी. १३३.

आहे कि मालाचा ओघ हा जेव्हा माल सीमाशुल्क सरहद्द पार करतो त्यावेळी सुरु होण्याचे प्रारंभ होते. या प्रकरणांमध्ये न्यायालयाला जे विचारात घ्यावयाचे होते ते, तथापि, हे नव्हते कि निर्यात (नियंत्रण) आदेशाच्या अर्थानुसार निर्यात केव्हा सुरू होते, तर संविधानाच्या अनुच्छेद २८६(१)(बी) च्या प्रयोजनासाठी निर्यातीचा ओघ केव्हा सुरू होतो हे होते. या कारणांसाठी, ज्यांचा येथे तपशीलवार उल्लेख करण्याची गरज नाही, असे निर्णीत करण्यात आले कि, जेव्हा माल सीमाशुल्क सरहद्द ओलांडतो, त्या वेळी निर्यातीचा ओघाला सुरूवात होते. निर्यातीचा ओघ प्रारंभ होण्या विषयीच्या ह्या निर्णयांची ज्या वेळेस निर्यातीची योग्यरीतीने सुरुवात होते ती वेळ ठरविण्यासाठी कोणतीही मदत होत नाही. आम्ही आधीच दाखवून दिल्याप्रमाणे, जेव्हा आयात व निर्यात (नियंत्रण) अधिनियम, १९४७ मध्ये, निर्यातीची 'जल, जमीन किंवा हवाई मार्गाने भारता बाहेर घेऊन जाणे' अशी व्याख्या,करण्यात आली आहे, तेव्हा निर्यात नियंत्रण आदेशातील निर्यात, माल वाहून नेणारे जहाज कमीतकमी बंदर सोडेपर्यंत सुरू झाली आहे असे मानले जाऊ शकत नाही, जरी काही संदर्भांमध्ये असे म्हणणे अधिक योग्य होईल की जहाज प्रादेशिक जलधिच्या पलीकडे जाईपर्यंत ते सुरू होत नाही.

त्यामुळे आम्ही, या निष्कर्षाप्रत आलो आहोत की पक्षकारांचे विशेष कराराद्वारे एकवाक्यता झाली कि जरी विक्री ही एफओबी संविदे वर असेल तरी मालातील मालकीहक्क लादण्यापूर्वी खरेदीदाराकडे जाईल असा निष्कर्षाचे समर्थन करणारी कोणतीही परिस्थिती नाही. आम्हाला असे वाटते की मुंबई उच्च न्यायालयात ज्या विद्वान न्यायाधीशांनी याचिकेवर सुनावणी केली ते त्यांच्या निष्कर्षात बरोबर होते की माल आणण्यात येऊन तो जहाजावर चढविण्यात आला तोपर्यंत माल विक्रेत्यांची मालमत्ता राहिली आणि म्हणून विक्रीला संविधानाच्या अनुच्छेद २८६ (१) (बी) नुसार करातून सूट देण्यात आली.

दिवाणी अपील क्र. ४६/१९५९ मध्ये, अपीलकर्त्यांचे म्हणणे असे आहे की मुंबई विक्री कर अधिनियम च्या कलम १० (ब) च्या तरतुदींचा योग्य अन्वयार्थ लावल्यावर, कोणताही खरेदी कर त्यांच्याकडून वसुलीयोग्य नव्हता. कलम १०(ब), "जेथे अशा वस्तूंच्या बाबतीत कलम ८ च्या खंड (बी) नुसार प्रमाणपत्र सादर करण्यात आले आहे आणि खरेदी व्यापारी, त्याने किंवा त्याने ज्या व्यक्तीस माल विकला आहे त्या व्यक्तीने

असे प्रमाणपत्र देणाऱ्या व्यापाऱ्याने खरेदीच्या दिनांकापासून सहा महिण्याच्या आत मुंबई राज्याच्या बाहेरील एखाद्या पत्त्यावर माल पाठविले असल्याबद्दल जिल्हाधिकाऱ्यांचे समाधान होईल असे दाखवून देत नाही तेथे" अनुसूची बी च्या स्तंभ १ मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या मालाच्या खरेदीच्या उलाढालीवर, उक्त अनुसूचीच्या स्तंभ ४ मधील अशा वस्तूंच्या समोर विनिर्दिष्ट केलेल्या दराने, जर असल्यास, खरेदी कर बसवण्याची तरतूद करतो. कलम ८(बी), प्राधिकरपत्र धारण करणाऱ्या आणि विक्रेता व्यापारी इतर गोष्टींबरोबर त्याला तसा विकलेला माल त्याच्याद्वारा किंवा तो ज्या नोंदणी केलेला व्यापारीला माल विकतो त्या नोंदणी केलेला व्यापारी द्वारा मुंबई राज्याच्या बाहेरील एखाद्या पत्यावर पाठविण्यासाठी उद्देशीत आहे असे घोषित करणाऱ्या विहित प्रपत्रात प्रमाणपत्र विक्रेता व्यापारी ह्यास दिलेल्या विक्रेत्यास मालाच्या विक्रीबाबतीत, उलाढालीतुन वजात कारण्याची तरतूद करतो. असे प्रमाणपत्र मेसर्स दौलतराम रामेश्वरलाल यांनी त्यांनी इतरांना विकलेल्या एरंडेल तेलाच्या बाबतीत आणि त्यांच्या विक्रेत्यांनी अनुमत केलेल्या वजात विषयी त्यांना ह्या विक्रीबाबत दिले होते हे सर्वमान्य आहे. हे तितकेच निर्विवाद आहे कि ज्या व्यक्तींना मेसर्स दौलतराम रामेश्वरलाल यांनी माल विकला तो माल मेसर्स दौलतराम रामेश्वरलाल यांनी खरेदी केल्याच्या दिनांकापासून सहा महिन्यांच्या कालावधीच्या आत मुंबई राज्याबाहेरील पत्त्यावर पाठवला होता. तसे असताही, ही व्यक्ती नोंदणीकृत व्यापारी नाहीत. विक्रीकर अधिकारी तसेच मुंबई उच्च न्यायालयाने असा निर्णय दिला आहे की कलम १० (बी) मधील 'ज्या व्यक्तीला त्याने माल विकला आहे ती व्यक्ती' याचा अर्थ 'त्याने ज्या नोंदणी केलेला व्यापारीला माल विकला आहे तो नोंदणी केलेला व्यापारी असा आहे. अपीलकर्ता-व्यापाऱ्यांच्या वतीने वतीने आमच्यासमोर असा युक्तिवाद करण्यात आला आहे की 'व्यक्ती' ('a person') हा शब्द नोंदणी केलेला व्यापारी आणि नोंदणी न केलेला व्यापारी यांचा समावेश करण्याइतपत विस्तृत आहे. 'नोंदणी केलेला व्यापारी' शब्दांच्या ऐवजी 'व्यक्ती' ('a person') शब्दाचा वापर बुद्धिपुरस्सर आहे, अशी आग्रहाची विनंती केली आहे आणि जर कोणत्याही व्यक्तीने विहित कालावधीच्या आत मुंबई राज्याबाहेर माल पाठविला नाही तरच केवळ कलम ८(बी) नुसार ज्या व्यक्तीने असे प्रमाणपत्र दिलेले आहे त्या व्यक्तीवर खरेदी कर बसविण्याचा विधानमंडळाचा हेतू होता. त्यामुळे, कलम ८(बी)

मधील 'व्यक्ती' ('a person'), या शब्दात नोंदणी केलेल्या व्यापारी किंवा इतर कोणतीही व्यक्ती यांचा समावेश आहे असा अन्वयार्थ लावला पाहिजे. त्यामुळे, कलम ८(बी) मधील 'व्यक्ती' ('a person'), या शब्दात नोंदणी केलेल्या व्यापारी किंवा इतर कोणतीही व्यक्ती यांचा समावेश आहे असा अन्वयार्थ लावला पाहिजे, असा युक्तिवाद केला आहे. आम्ही सहमत होऊ शकत नाही. कलम ८ व १० ची सूक्ष्म तपासणी या निष्कर्षाचे समर्थन करते की, मुंबई राज्याबाहेर पाठविण्यात येणाऱ्या मालाच्या संबंधातील प्रतिज्ञापनाची अंमलबजावणी तो ज्या 'नोंदणी केलेल्या व्यापारी' याला माल विकतो, त्या नोंदणी केलेल्या व्यापाऱ्याच्या द्वारा पाठवणी, करून करावयास हवी असा हेतू साध्य करण्याची विधानमंडळाचे तीव्र इच्छा होती. मुंबई राज्याच्या बाहेर मालाची अशी रवानगी जर प्रमाणित व्यापाऱ्याने ज्या व्यक्तीला माल विकला आहे ती व्यक्ती, परंतु जो नोंदणी केलेल्या व्यापारी' नाही अशा व्यक्तीने केले असेल तर, प्रमाणपत्राचे पालन झाले असे होणार नाही. विधान मंडळाने असा आग्रह धरला कि प्रमाणपत्राने हे जाहीर करावे कि खरेदी केलेला माल "मुंबई राज्याच्या बाहेर त्याने किंवा तो ज्या नोंदणी केलेल्या व्यापाऱ्यास माल विकतो त्या नोंदणी केलेल्या व्यापाऱ्याने पाठविण्यासाठी उद्देशीत होता, तरी जो नोंदणी केलेला व्यापारी नाही अशा व्यापाऱ्याने मुंबई राज्याच्या बाहेर प्रत्यक्ष माल पाठविणे हे पुरेसे म्हणून स्वीकारण्यास विधानमंडळ समाधानी असेल असा विचार करणे आमच्या मते गैरवाजवी होईल. श्री. सान्याल यांनी असा युक्तिवाद केला की प्रमाणपत्राला केवळ हेतू जाहीर करावयाचा असतो आणि जर अंतिमतः मालाची प्रत्यक्ष पाठवणी एखाद्या व्यक्तीने जी नोंदणीकृत विक्रेता नाही अशा व्यक्तीने केली असेल तर, प्रतिज्ञापनाचे अंमलबजावणी झाली नाही असे काटेकोरपणे म्हटले जाऊ शकत नाही. हे अगदी चांगले असू शकते की जर प्रमाणपत्रात हेतू घोषित केला तेव्हा खरेदी व्यापाराचा नमूद केल्याप्रमाणे हेतू होता आणि अंतिमतः त्याने एखाद्या व्यक्तीस जी नोंदणी न केलेला व्यापारी आहे त्या व्यक्ती;या मुंबई राज्याच्या बाहेर माल पाठविण्यासाठी विकली असेल, तर खरेदी व्यापारी "खोटी प्रतिज्ञापन" केले म्हणून जबाबदार असणार नाही. जरी त्याने त्याच्या हेतूचे खोटे प्रतिज्ञापन केले नसेल तरी घोषित केलेला हेतू साध्य झाला नाही ही वस्तुस्थिती राहते. विधिमंडळाची योजना स्पष्ट आहे की जेव्हा घोषित केल्याप्रमाणे हेतू साध्य होत नाही तेव्हा खरेदी कर बसविण्यात

यावा. अन्यथा मानणे हे हेतूची घोषणा निरुपयोगी करणे होईल.

आमचा निष्कर्ष त्यामुळे असा आहे की खालच्या न्यायालयांनी मुंबई विक्रीकर अधिनियम च्या कलम १० (बी) मधील 'व्यक्ती' या शब्दांचा 'नोंदणीकृत व्यापारी' म्हणून यथायोग्य अर्थ लावला आहे आणि खरेदी व्यापाऱ्यावर कलम १०(बी) नुसार खरेदी कर बरोबर आकारण्यात आला आहे.

परिणामी, दोन्ही अपीले वादखर्चासह खारीज करण्यात आल्या.

*अपीले खारीज.*

**अस्वीकरण**

"या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/ तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरिता वापर करता येणार नाही. तसेच, इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणी वैध मानला जाईल."