از عدالتِ عظمیٰ

تاریخ فیصلہ: 16 مئی 1957

ایف۔ این۔ رائے
بنام
کلکٹر آف کسٹمز، کلکتہ۔

(ایس آر داس چیف جسٹس جعفر امام، ایس کے داس، گووندا مینن اور اے کے سرکار جج صاحبان)

سمندری قاعدہ-لائسنس کے بغیر درآمد-سامان کی ضبطی-حکم کی جوازیت- کسٹم اتھارٹی کی صوابدید- قانون سازی کی جوازیت-سی کسٹمز ایکٹ، 1878 (VIII، سال 1878)، دفعات 167 (8)، 183- درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ، 1947 (XVIII، سال 1947)، دفعہ 3(1)(2)- آئین ہند، آرٹیکل 14۔

سی کسٹمز ایکٹ 1878 کی دفعہ 167، آئٹم 8 میں کہا گیا ہے کہ اگر کوئی سامان جس کی درآمد ایکٹ کے باب IV کے تحت یا اس کے تحت فی الحال ممنوع ہے یا اس کے تحت، جس میں دفعہ 19 شامل ہے، اس طرح کی پابندی یا پابندی کے خلاف ہندوستان میں درآمد کی جاتی ہے، تو ایسی اشیا ضبطی کی ذمہ دار ہوں گی اور ایسی درآمد میں ملوث کوئی بھی شخص تین گنا سے زیادہ جرمانے کا ذمہ دار ہوگا۔ سامان کی قیمت یا ایک ہزار روپے سے زیادہ نہیں۔ اس ایکٹ کے دفعہ 183 کے ذریعے یہ فراہم کیا گیا ہے: "جب بھی اس ایکٹ کے ذریعے ضبطی کا حق انتخاب دیا جاتا ہے، تو اس کا فیصلہ کرنے والا افسر سامان کے مالک کو ضبطی کے بدلے اس طرح کے جرمانے ادا کرنے کا حق انتخاب دے گا جو افسر مناسب سمجھے۔ درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ، 1947، دفعہ 3(1) کے ذریعے مرکزی حکومت کو ایک حکم کے ذریعے اختیار دیتا ہے کہ وہ درآمد، برآمد، کیریج کو ساحل کے لحاظ سے یا کسی بھی مخصوص تفصیل کے سامان کے جہاز کے اسٹور کے طور پر جہازی سامان کو ممنوع، محدود یا دوسری

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

صورت میں کنٹرول کرنے کا التزام کرے۔ اس دفعہ کی ذیلی دفعہ (2) میں کہا گیا ہے کہ وہ تمام اشیا جن پر ذیلی دفعہ (1) کے تحت کوئی حکم لاگو ہوتا ہے، وہ ایسی اشیا سمجھی جائیں گی جن کی درآمد یا برآمد پر سمندری کسٹم ایکٹ 1878 کی دفعہ 19 کے تحت پابندی عائد یا پابندی عائد کی گئی ہے، اور اس ایکٹ کی تمام دفعات اسی کے مطابق نافذ ہوں گی، سوائے اس کے کہ اس کی دفعہ 183 کا اثر اس طرح ہوگا جیسے لفظ 'ہو سکتا ہے' کو تبدیل کیا جائے۔

درخواست گزار نے کچھ ایسی اشیا درآمد کیں جن کی درآمد پر مرکزی حکومت نے درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ کی دفعہ 3 (1) کے تحت پابندی عائد کی تھی۔ سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 167، آئٹم 8 کے تحت کسٹمز کے کلکٹر کے حکم سے یہ سامان ضبط کر لیا گیا اور درخواست گزار پر 1,000 روپے کا جرمانہ عائد کیا گیا۔ درخواست گزار نے اس حکم کے جواز کو چیلنج کیا۔

حکم ہوا کہ: (1) درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ 1947 کی دفعہ 3 (2) آئین کے آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی نہیں کرتی۔ یہ اپنی طاقت سے کسٹم حکام کو کوئی صوابدید نہیں دیتا ہے، اور اس کا واحد اثر بعض معاملات میں سی کسٹم ایکٹ، 1878 کا اطلاق کرنا ہے۔

(2) سی کسٹمز ایکٹ 1878 کی دفعہ 183 سامان کو ضبط کرنے کا اختیار نہیں دیتی۔ یہ فرض کرتا ہے کہ ایکٹ کی دیگر توضیعات کے تحت ضبط کرنے کا اختیار موجود ہے، یہ دو حصوں میں ایک قانونی شق نہیں ہے جس کے حوالے سے یہ کہا جا سکتا ہے کہ ایک حصہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتا ہے جبکہ دوسرا حصہ نہیں کرتا ہے۔ اس دفعہ میں صرف ایک قانونی شق شامل ہے۔

(3) سی کسٹمز ایکٹ 1878 کی دفعہ 167، آئٹم 8، آئین کے آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی نہیں کرتی۔

بنیادی دائرہ اختیار: پٹیشن نمبر 438، سال 1955۔

بنیادی حقوق کے نفاذ کے لیے آئین ہند کے آرٹیکل 32 کے تحت درخواست۔

درخواست گزار کی طرف سے ایچ جے امریگر اور این ایچ ہنگورانی۔

جواب دہندگان کے لیے پورس اے مہتا، آر گنپتی آئیر اور آر ایچ دھبر۔

16.1957 مئی۔

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

عدالت کا فیصلہ سرکار جسٹس نے سنایا۔

16 مارچ 1953 کے ایک نوٹیفکیشن کے ذریعے، حکومت ہند نے تمام افراد کو نوٹیفکیشن کے ساتھ منسلک گوشوارہ میں بیان کردہ کسی بھی چیز کو بعض ممالک سے بھارت میں درآمد کرنے کی عام اجازت دی۔ شیڈول میں بیان کردہ اشیاء میں مندرجہ ذیل تھے:

بھارتیہ کسٹم نرخ کی آئٹم 63(28) کے تحت ہر طرح کی لوہے اور اسٹیل کی زنجیروں کا جائزہ لیا جا سکتا ہے، آٹوموبائل اور سائیکلوں کے لیے زنجیروں کو چھوڑ کر چاہے لمبائی میں کاٹا جائے یا گولائی میں۔

درخواست گزار سامان کا درآمد کنندہ ہے۔ ان کا کہنا ہے کہ مذکورہ نوٹیفکیشن پر انحصار کرتے ہوئے انہوں نے اگست 1953 میں کسی وقت جاپان کی ایک کمپنی کو تجارت میں کال کی جانے والی کچھ اشیا، زپ چینوں کی فراہمی کا آرڈر دیا۔ سامان مقررہ وقت پر کلکتہ کی بندرگاہ پر پہنچا اور درخواست گزار کے بینک نے سامان کی قیمت 0-4-11,051 روپے ادا کی۔ کلکتہ کی بندرگاہ سے سامان کو صاف کرنے سے پہلے، درخواست گزار کو 19 نومبر 1953 کو کلکتہ کے اسسٹنٹ کلکٹر آف کسٹمز برائے تشخیص کی طرف سے ایک مراسلہ موصول ہوا، جس میں کہا گیا تھا کہ یہ پایا گیا تھا کہ درخواست گزار کے پاس سامان کے لیے درست درآمدی لائسنس نہیں تھا۔ اور اس سے مطالبہ کیا کہ وہ اس کی وجہ بتائے کہ سامان کو ضبط کیوں نہیں کیا جانا چاہیے اور درخواست گزار کے خلاف سمندری کسٹم ایکٹ کی دفعہ 167، آئٹم 8 کے تحت کارروائی کی جائے۔ مراسلے میں یہ بھی پوچھا گیا کہ کیا درخواست گزار ذاتی طور پر سننا چاہتا ہے۔ درخواست گزار نے جواب میں ایک تحریری وضاحت پیش کی جس میں کہا گیا کہ اس کی طرف سے درآمد کردہ زپ چینز اس قسم کی مفت درآمد کی زنجیر ہیں جن کی اجازت 16 مارچ 1953 کے نوٹیفکیشن میں دی گئی تھی، اور اس لیے انہیں درآمد کرنے کے لیے کسی لائسنس کی ضرورت نہیں تھی۔ اس کے بعد کسٹم حکام نے ان سے دوبارہ پوچھا کہ کیا وہ ذاتی سماعت چاہتے ہیں جس پر انہوں نے جواب دیا کہ وہ نہیں چاہتے۔ اس کے بعد 25 دسمبر 1953 کو کسٹمز کے کلکٹر نے سامان ضبط کرنے اور درخواست گزار پر 1,000 روپے کا جرمانہ عائد کرنے کا حکم دیا۔ اس حکم نامے میں اس بات کی توثیق کی گئی کہ اسے درخواست گزار کو یکم فروری 1954 کو بھیجا گیا تھا۔ یہ 3 فروری 1954 کو ان تک پہنچا۔ حکم نامے میں کہا گیا ہے کہ اس کے خلاف اپیل سنٹرل بورڈ آف ریونیو، نئی دہلی میں اس کی ترسیل کی تاریخ سے تین ماہ کے اندر ہو گی جیسا کہ اس پر نوٹ کیا

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

گیا ہے۔درخواست گزار نے اپیل کو ترجیح دی اور 4 مئی 1954 کو اپیل کا میمورنڈم پوسٹ کیا۔میمورنڈم 6 مئی 1954 کو سنٹرل بورڈ آف ریونیو پہنچا اور اسے اس بنیاد پر مسترد کر دیا گیا کہ اس مقصد کے لیے محدود وقت ختم ہونے کے بعد اسے ترجیح دی گئی تھی۔اس کے بعد درخواست گزار نے سنٹرل بورڈ آف ریونیو کے حکم پر نظر ثانی کے لیے حکومت بھارت کو درخواست دی لیکن اس درخواست کو مسترد کر دیا گیا۔اس کے بعد درخواست گزار نے آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت پنجاب عدالت عالیہ میں درخواست دائر کی کہ اس کا سامان ضبط کرنے اور اس پر جرمانہ عائد کرنے کے حکم کو کالعدم قرار دینے کے لیے مناسب رٹ طلب کی جائے لیکن یہ درخواست بھی مسترد کر دی گئی۔

درخواست گزار نے اب آئین کے آرٹیکل 32 کے تحت اس عدالت میں درخواست دائر کی ہے جس میں اس کے خلاف دیے گئے حکم کے جواز کو چیلنج کیا گیا ہے۔درخواست گزار کے فاضل وکیل نے کسٹم حکام کے اس فیصلے کو چیلنج نہیں کیا کہ سامان 16 مارچ 1953 کے نوٹیفکیشن میں شامل نہیں تھا۔اس نے تسلیم کیا کہ وہ اس درخواست میں ایسا نہیں کر سکتا۔نہ ہی اس نے سامان ضبط کرنے کے کسٹم حکام کے اختیار کو چیلنج کیا۔تاہم فاضل وکیل نے ضبط کرنے کے حکم کو چیلنج کیا کیونکہ اس نے درخواست گزار کو ضبط کرنے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب نہیں دیا تھا۔یہ دلیل سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 پر مبنی تھا جو مندرجہ ذیل فراہم کرتا ہے:

جب بھی اس ایکٹ کے ذریعے ضبطی کا حق انتخاب دیا جاتا ہے، تو اس کا فیصلہ کرنے والا افسر سامان کے مالک کو ضبطی کے بدلے اس طرح کا جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دے گا جو افسر مناسب سمجھے۔

اس دفعہ میں بلاشبہ ضبط کرنے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دیا جانا چاہیے اور ایسا نہیں کیا گیا۔تاہم درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ 1947 کی دفعہ 3 کے ذریعے اس دلیل کی راہ میں ایک دشواری پیدا ہوئی ہے۔دفعہ 3 کا متعلقہ حصہ ذیل میں دیا گیا ہے:

3.(1) مرکزی حکومت، سرکاری گزٹ میں شائع کردہ حکم نامے کے ذریعے، تمام معاملات میں یا مخصوص زمروں کے معاملات میں ممنوع، محدود یا بصورت دیگر کنٹرول کرنے کا التزام کر سکتی ہے، اور اس طرح کے مستثنیات، اگر کوئی ہوں، کے تابع ہو سکتی ہے، جو حکم کے ذریعے یا اس کے تحت کیا جا سکتا ہے،-

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and integrity of this document

(a) کسی مخصوص تفصیل کے سامان کے جہاز کے ذخائر کے طور پر درآمد، برآمد، ساحل کی طرف گاڑی یا کھیپ؛

(b)...

(2) وہ تمام اشیا جن پر ذیلی دفعہ (1) کے تحت کوئی حکم لاگو ہوتا ہے، وہ ایسی اشیا سمجھی جائیں گی جن کی درآمد یا برآمد پر سمندری کسٹم ایکٹ، 1878 (VIII، سال 1878) کی دفعہ 19 کے تحت مناہی یا پابندی عائد کی گئی ہے، اور اس ایکٹ کی تمام توضیعات کو اسی کے مطابق نافذ ہوں گی، سوائے اس کے کہ اس کی دفعہ 183 کا اثر اس طرح ہو گا جیسے لفظ "ہو گا" اس میں لفظ "ہو سکتا ہے" کو تبدیل کیا گیا ہو۔

یہ تسلیم کیا جاتا ہے کہ درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ ان اشیا پر لاگو ہوتا ہے جن سے ہمارا تعلق ہے اور اس معاملے میں جو کارروائی کی گئی تھی وہ اس ایکٹ کی وجہ سے کی گئی تھی۔ ایسا ہونے کی وجہ سے، درآمدات اور برآمدات (کنٹرول) ایکٹ کی وجہ سے سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 لاگو ہوئی اور اس لیے اس کا اطلاق صرف مؤخر الذکر ایکٹ کے ذریعے ترمیم شدہ طور پر کیا جا سکتا ہے۔ اس لیے اس دفعہ نے ضبطی کا حکم دیتے وقت کسٹم حکام پر یہ لازمی نہیں بنایا کہ وہ مالک کو ضبطی کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دے لیکن انہیں صوابدیدی دی کہ ایسا کرنا ہے یا نہیں۔ اس لیے ضبط کرنے کا حکم برا نہیں تھا حالانکہ اس نے درخواست گزار کو ضبط کرنے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب نہیں دیا تھا۔ اس کے بعد درخواست گزار کے وکیل نے دلیل دی کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) کا وہ حصہ جس میں لکھا ہے کہ "سوائے اس کے کہ دفعہ 183 کا اثر اس طرح ہو گا جیسے کہ لفظ "ہو گا" اس میں لفظ "ہو سکتا ہے" کو تبدیل کر دیا گیا ہو، کسٹم حکام میں معاوضے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دینے یا نہ دینے کے لیے ایک بے قابو صوابدید چھوڑی گئی اور اس کے نتیجے میں آئین کے آرٹیکل 14 کو مجروح کیا گیا۔ اس لیے انہوں نے کہا کہ اس حصے کے اس حصے کو اس سے نکال دیا جانا چاہیے۔ انہوں نے کہا کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) سے خلاف ورزی کرنے والے حصے کو حذف کرنے کے بعد سمندری کسٹم ایکٹ کی دفعہ 183 کو بغیر کسی ترمیم کے لاگو کرنے کی ضرورت ہو گی اور اس لیے ضبط کرنے کا حکم دیتے وقت کسٹم حکام پر یہ واجب ہو گا کہ درخواست گزار کو معاوضے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دیا جائے یہاں

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and integrity of this document

تک کہ جہاں ایکٹ، سال 1947 لاگو ہوتا ہے۔ فاضل وکیل نے کہا کہ چونکہ ایسا نہیں کیا گیا تھا، اس معاملے میں ضبط کرنے کا حکم برا تھا۔

یہ دلیل اس دلیل پر مبنی ہے کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) کا ایک حصہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتا ہے اور اس لیے اسے حذف کیا جانا چاہیے۔ یہ دلیل غلط ہے۔ اپنی طاقت سے دفعہ 3(2) کا کوئی بھی حصہ کسٹم حکام کو کوئی صوابدید دینے کا ارادہ نہیں رکھتا ہے۔ اس لیے اس میں آرٹیکل 14 کو مجروح کرنے کے لیے کچھ نہیں ہے۔ دفعہ 3(2) کا واحد اثر بعض معاملات پر سی کسٹمز ایکٹ کا اطلاق کرنا ہے۔ یہ کہنا ناممکن ہے کہ ایک قانون جو صرف دوسرے قانون کو بعض معاملات پر لاگو کرتا ہے، آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتا ہے۔ اس طرح کے قانون کا واضح طور پر آرٹیکل 14 سے کوئی تعلق نہیں ہے۔ یہ سچ ہے کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 کو ترمیم کے ساتھ لاگو کرتی ہے۔ یہ کہا گیا تھا کہ دفعہ 183 اس طرح ترمیم شدہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتی ہے۔ فرض کریں کہ ترمیم شدہ دفعہ 183 آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتی ہے۔ پھر کیا؟ واضح طور پر اس مفروضے کی بنیاد پر دفعہ 183 میں ترمیم کی گئی ہے جو انتہائی غیر قانونی اور قانون کے خلاف ہے اور یہ قانون کی کتاب سے باہر ہو جاتی ہے۔ یہ ضبط کرنے کا حکم اس کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کے حق انتخاب کے بغیر نہیں کرتا ہے۔ ضبطی دفعہ 183 کے تحت نہیں کی جاتی ہے۔ یہ سی کسٹمز ایکٹ کے ایک اور دفعہ کے تحت بنایا گیا ہے، یعنی دفعہ 167، آئٹم 8، جو جہاں تک متعلقہ ہے ان شرائط میں ہے:

167. درج ذیل گوشوارہ کے پہلے کالم میں مذکور جرائم بالترتیب اس طرح کے جرائم کے حوالے سے اس کے تیسرے کالم میں مذکور حد تک قابل سزا ہوں گے:

جرائم	قانون کے وہ دفعات جن سے جرائم کا حوالہ ملتا ہے	سزائیں
8. اگر کوئی سامان، جس کی درآمد یا برآمد یا برآمد اس ایکٹ کے باب IV کے ذریعہ یا اس کے تحت فی الحال ممنوع یا محدود ہے، اس طرح کی پابندی یا پابندی کے برخلاف بھارت میں درآمد یا برآمد کیا جائے۔	18 اور 19	اس طرح کا سامان ضبط کرنے کا ذمہ دار ہوگا اور اس طرح کے کسی بھی جرم میں ملوث کوئی بھی شخص سامان کی قیمت سے تین گنا زیادہ یا ایک ہزار روپے سے زیادہ جرمانے کا ذمہ دار ہوگا۔

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and integrity of this document

سی کسٹمز ایکٹ کے باب IV میں دفعہ 19 شامل ہے۔ یہ یاد رکھنا چاہیے کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) میں کہا گیا ہے کہ وہ تمام سامان جن پر ذیلی دفعہ (1) کے تحت کوئی حکم لاگو ہوتا ہے، وہ سامان سمجھا جائے گا جس کی درآمد سمندری کسٹم ایکٹ کی دفعہ 19 کے تحت ممنوع ہے۔ مانا جاتا ہے کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3 کی ذیلی دفعہ (1) ان اشیا پر لاگو ہوتی ہے جن سے اس معاملے کا تعلق ہے۔ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) کے تحت ان اشیا کی درآمد کو سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 19 کے تحت ممنوع سمجھا جانا چاہیے۔ اس کے بعد ان اشیا کے سلسلے میں سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 167، آئٹم 8 کے تحت کارروائی کی جا سکتی ہے اور انہیں ضبط کیا جا سکتا ہے اور غیر قانونی درآمد میں ملوث شخص کو جرمانے کا ذمہ دار بنایا جا سکتا ہے۔ سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 کا سہارا لینا اس معاملے میں ضبط کرنے کے حکم کا جواز پیش کرنے کے لیے ضروری نہیں ہے۔ درحقیقت دفعہ 183 ضبطی کا اختیار نہیں دیتی۔ یہ سی کسٹمز ایکٹ کی دیگر توضیعات کے ذریعہ مجاز ضبطی کو فرض کرتا ہے اور یہ فراہم کرتا ہے کہ ضبطی کا فیصلہ ہونے پر، اس کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دیا جائے گا۔ لہذا یہ نہیں کہا جا سکتا، یہاں تک کہ اس مفروضے پر بھی کہ فاضل وکیل اس کی اس دلیل میں درست تھا کہ دفعہ 183 جیسا کہ ترمیم شدہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتی ہے کہ ضبطی کا حکم خراب ہے۔ اس بارے میں کہ آیا فاضل وکیل کی دلیل درست ہے یا نہیں، ہم کچھ بھی فیصلہ نہیں کرتے کیونکہ ایسا کرنا ضروری نہیں ہے۔

اس کے بعد یہ دلیل دی گئی کہ ایکٹ 1947 کے ذریعے ترمیم کردہ سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 پر آئین کے آرٹیکل 14 کا اثر پورے دفعہ 183 کو غیر قانونی بنانے کے لیے نہیں تھا بلکہ اس میں ترمیم کو کالعدم قرار دینے کے لیے تھا کیونکہ صرف یہ ترمیم ہی تھی جس نے آرٹیکل 14 کو مجروح کیا تھا، تاکہ دفعہ 183 جیسا کہ سی کسٹمز ایکٹ میں ہے اس معاملے پر لاگو ہونا پڑے اور اس لیے کسٹمز حکام پر دوبارہ یہ واجب تھا کہ وہ درخواست گزار کو ضبط کرنے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دیں۔ اس دلیل کو قبول کرنے کے لیے ہمیں یہ کہنا پڑے گا کہ ایکٹ، سال 1947 کی دفعہ 3(2) خود آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتی ہے، اور یہ سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 183 میں ترمیم نہیں کر سکتی جیسا کہ اس کا ارادہ ہے۔ ہم یہ نہیں کہہ سکتے۔ یہ کہنے کے لیے کہ ایک قانونی شق آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتی ہے، ہمیں اس شق کی جانچ پڑتال کرنی ہوگی۔ یہاں ہمارے پاس دو قانونی توضیعات ہے۔ ایک ایکٹ، سال 1947 کا دفعہ 3(2) ہے اور یہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی نہیں

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

کرتا ہے۔اس نظریے کی وجوہات ہم پہلے بیان کر چکے ہیں۔دوسرا سمندری کسٹم ایکٹ کا دفعہ 183 ہے جس میں ایکٹ، سال 1947 کے ذریعے ترمیم کی گئی ہے۔جیسا کہ اس طرح ترمیم کی گئی ہے ہم نے موجودہ مقصد کے لیے فرض کیا ہے کہ یہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتا ہے۔اگر ایسا ہوتا ہے تو یہ مجموعی طور پر باہر نکل جاتا ہے۔یہ واقعی دو حصوں میں ایک قانونی شق نہیں ہے جس کے حوالے سے یہ کہنا ممکن ہو سکتا ہے کہ ایک حصہ آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی کرتا ہے جبکہ دوسرا حصہ نہیں کرتا ہے۔دفعہ 183 ترمیم کے ساتھ یا اس کے بغیر واقعی ایک قانونی شق پر مشتمل ہے اور اس لیے اسے مجموعی طور پر قانون کی کتاب سے باہر جانا چاہیے یا بالکل نہیں۔لہٰذا درخواست گزار کی جانب سے یہ دلیل ناکام ہونی چاہیے۔

فاضل وکیل نے کہا کہ دفعہ 183 اس وجہ سے بھی غلط تھی کہ اس نے ضبط کرنے کے بدلے عائد کیے جانے والے جرمانے کی مقدار کا فیصلہ کرنا کسٹم حکام کی بے قابو صوابدید پر چھوڑ دیا۔اس معاملے کے حقائق پر، یہ ایک علمی دلیل ہے۔اگر یہ درست بھی ہوتا تو پوری دفعہ 183 کو نظر انداز کرنا پڑتا لیکن اس سے اس معاملے میں ضبط کرنے کے حکم کو کالعدم قرار دینے کا اثر نہیں پڑتا۔درخواست گزار کا تعلق صرف یہ ظاہر کرنے سے ہے کہ ضبطی کا حکم خراب تھا۔موجودہ دلیل اس نقطہ کو نہیں چھوتی ہے اور اس لیے اس پر غور کرنا بالکل ضروری نہیں ہے۔اسی طرح کی ایک اور دلیل یہ تھی کہ سی کسٹمز ایکٹ کی دفعہ 167، آئٹم 8 نے خود آرٹیکل 14 کو مجروح کیا ہے جس میں عائد کیے جانے والے جرمانے کی رقم کا فیصلہ کرنا کسٹمز حکام کی بے قابو صوابدید پر چھوڑ دیا گیا ہے۔دفعہ یہ واضح کرتا ہے کہ اس کے تحت عائد کیا جانے والا زیادہ سے زیادہ جرمانہ 1,000 روپے ہے۔دفعہ جو صوابدید دیتا ہے اسے مقررہ حد کے اندر استعمال کیا جانا چاہیے۔یہ بے قابو یا غیر معقول صوابدید نہیں ہے۔مزید برآں صوابدید اعلیٰ کسٹم افسران کے پاس ہوتی ہے اور ان کے حکم سے اپیلیں ہوتی ہیں۔جرمانے کا نفاذ واقعی ایک غیر عدالتی عمل ہے اور اس کی مقدار کا امتحان جرم کی سنگینی میں ہے۔ایکٹ کا مقصد سامان کی غیر مجاز درآمد کو روکنا ہے اور اس مقصد کو مد نظر رکھتے ہوئے صوابدید کا استعمال کرنا ہوگا۔

اس کے بعد فاضل وکیل نے دعویٰ کیا کہ ضبط کرنے کے حکم کو بدنیتی پر مبنی بنایا گیا ہے۔کہا جاتا تھا کہ اسے یکطرفہ منظور کیا گیا تھا۔یہ درست نہیں ہے کیونکہ حکم دینے سے پہلے درخواست گزار سے پوچھا گیا تھا کہ کیا وہ ذاتی سماعت چاہتا ہے اور اس نے جواب میں کہا تھا کہ اسے حکام پر کافی اعتماد نہیں ہے۔اس لیے درخواست گزار کے لیے یہ دعویٰ کرنا کھلا نہیں ہے کہ اس کے خلاف حکم منظور ہونے

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

سے پہلے اسے سننے کا کوئی موقع نہیں ملا تھا۔ اسے ایک موقع دیا گیا تھا اور اس نے اس کا فائدہ نہیں اٹھایا تھا۔ یہ بھی کہا گیا کہ درخواست گزار کو ضبط کرنے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب نہ دینے کا فیصلہ کرتے ہوئے کسٹم اتھارٹی نے درخواست گزار کو کوئی نوٹس دیے بغیر کچھ دیگر لین دین کیے تھے کہ ایسا کیا جائے گا۔ یہ کہا گیا کہ درخواست گزار کو ان لین دین کے سلسلے میں سماعت کا موقع نہیں دیا گیا۔ جو نوٹس کسٹم حکام نے درخواست گزار کو سامان ضبط نہ کرنے کی وجہ بتانے کے لیے دیا تھا اس میں اسے لازمی طور پر یہ بھی بتایا گیا تھا کہ ضبط کرنے کا حکم ضبط کیے جانے کے بدلے جرمانہ ادا کرنے کے حق انتخاب کے بغیر دیا جا سکتا ہے اور اس لیے یہ اس کی غلطی تھی اگر وہ سماعت میں پیش نہیں ہوا اور اس نے وجہ ظاہر کی کہ ضبط کرنے کا حکم مطلق کیوں نہیں ہونا چاہیے بلکہ اسے جرمانہ ادا کرنے کا حق انتخاب دینا چاہیے۔ یہ بھی کہا جاتا تھا کہ کلکتہ میں محکمہ کسٹمز کے تعلقات عامہ کے افسر کے ساتھ ان کے اختلافات کی وجہ سے وہ اس حق انتخاب سے محروم رہے تھے۔ اس نقطہ نظر کی تائید دو دیگر افراد کے معاملات کا حوالہ دیتے ہوئے کرنے کی کوشش کی گئی جنہوں نے ایک ہی وقت میں یا تقریباً اسی طرح کا سامان درآمد کیا تھا، اور جنہیں یہ حق انتخاب دیا گیا تھا۔ تاہم ان دیگر معاملات کے حقائق کافی حد تک مختلف تھے۔ ان میں یہ ظاہر کرنے کے لیے کچھ نہیں تھا کہ سامان حکومت کے حکم کی جان بوجھ کر خلاف ورزی کرتے ہوئے درآمد کیا گیا تھا جبکہ درخواست گزار کے معاملے میں ایسے مواد موجود ہیں جن پر اس طرح کا نظریہ تشکیل دیا جا سکتا ہے۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ درخواست گزار کو فیڈرل کلیئرنگ ایجنسی نامی فرم کے مینیجر کی حیثیت سے 30 جولائی 1953 کو کسٹم حکام کی طرف سے ایک مراسلہ موصول ہوا تھا کہ زپ چینز کو 16 مارچ 1953 کے نوٹیفکیشن میں شامل نہیں کیا گیا تھا، اور اس مراسلے کے پندرہ دن کے اندر اس نے ایک جیسی اشیا کے آرڈر دے دیے تھے جس کے بارے میں وہ اب نوٹیفکیشن میں ہونے کا دعوی کرتا ہے۔ کسٹم حکام کے لیے یہ سوچنا غیر معقول نہیں تھا کہ درخواست گزار نے جان بوجھ کر حکومت کے حکم کی خلاف ورزی کرتے ہوئے اور اس مقصد کے لیے مخصوص لائسنس کے بغیر سامان درآمد کیا تھا، اور اس بنیاد پر اسے حق انتخاب نہ دینا مناسب سمجھا۔ ایسا تب بھی ہوگا جب یہ فرض کیا جائے کہ تعلقات عامہ کے افسر کے ساتھ تنازعہ میں درخواست گزار کا حق ہے۔

اس کے بعد یہ کہا گیا کہ درخواست گزار کو اس اپیل کی ذاتی سماعت نہیں دی گئی تھی جسے اس نے سنٹرل بورڈ آف ریونیو اور حکومت کو نظر ثانی کی درخواست میں ترجیح دی تھی۔ لیکن قدرتی انصاف کا کوئی قاعدہ نہیں ہے کہ ہر مرحلے پر ایک شخص ذاتی سماعت کا حقدار ہے۔ مزید برآں اپیل

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and
integrity of this document

حدودِ مدت سے باہر تھی۔ سنٹرل بورڈ آف ریونیو کو اپیل کی یادداشت 4 مئی 1954 کو ترسیل کی گئی تھی۔ تاہم، اپیل دائر کرنے کا وقت یکم مئی 1954 کو ختم ہو گیا، تاکہ اگر ترسیل کی تاریخ کو اپیل کی تاریخ کے طور پر بھی لیا جائے تو درخواست گزار کا وقت ختم ہو گیا تھا۔ درخواست گزار کا کہنا ہے کہ اسے 3 فروری 1954 کو ضبط کرنے کا حکم موصول ہوا۔ اس کے باوجود، 4 مئی 1954 کو، وہ وقت کے اندر نہیں ہوں گے۔ تاہم اپیل کی یاداشت سنٹرل بورڈ آف ریونیو کو 6 مئی 1954 کو موصول ہوا۔ اسے وہ تاریخ سمجھا جانا چاہیے جب اپیل دائر کی گئی تھی، اور اس لیے اپیل کو واضح طور پر وقت سے باہر دائر کیا گیا ہونا چاہیے۔ درخواست گزار نے کہا کہ کسٹم حکام نے غلط طریقے سے اور بد نیتی سے یکم مئی 1954 کو ان کی گرفتاری حاصل کی، اور انہوں نے 2 مئی 1954 کو اپنی رہائی حاصل کی۔ یہ تجویز کیا گیا تھا کہ یہ گرفتاری اس لیے کی گئی تھی تاکہ اسے وقت پر اپنی اپیل دائر کرنے سے روکا جا سکے۔ یہ دلیل مکمل طور پر بے کار ہے۔ مانا جاتا ہے کہ درخواست گزار کے پاس اپنی اپیل دائر کرنے کے لیے 3 فروری 1954 سے یکم مئی 1954 تک کا وقت تھا لیکن اس نے اس طویل مدت کا فائدہ نہیں اٹھایا۔ انہوں نے اپیل دائر کرنے کے لیے آخر تک انتظار کیا۔ یہ ظاہر کرنے کے لیے کچھ بھی نہیں ہے کہ گرفتاری غلط تھی یا گرفتاری کی تاریخ پر کسٹم حکام کو کوئی علم تھا کہ درخواست گزار نے اپنی اپیل دائر نہیں کی تھی۔ حکم نامے میں جن اعتراضات کی شکایت کی گئی تھی وہ بد نیتی پر مبنی تھے یا یہ کہ اپیل وقت سے باہر دائر نہیں کی گئی تھی، مکمل طور پر ناقابل قبول ہیں۔

نتیجہ یہ ہے کہ یہ درخواست ناکام ہو جاتی ہے اور اسے اخراجات کے ساتھ مسترد کر دیا جاتا ہے۔

درخواست مسترد کر دی گئی۔

Ilyas Ahmed Pandit
2024.09.02 16:41
I attest to the accuracy and integrity of this document