

विविध सिविल

डी.के. महाजन, पी.एस. पट्टर, जे.जे. के समक्ष
एस्टेट ड्यूटी नियंत्रक, पटियाला - अपीलकर्ता
बनाम

श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा, - प्रतिवादी।
1972 का एस्टेट ड्यूटी रेफरेंस नंबर 1।
19 नवंबर, 1973।

संपत्ति शुल्क अधिनियम (1953 का 34) - धारा 2 (15), 2 (16) और 5- हवाई दुर्घटना में मरने वाला व्यक्ति - एयर लाइंस कॉर्पोरेशन मृतक के उत्तराधिकारियों को मुआवजे की कुछ राशि का भुगतान करता है - ऐसी राशि - क्या यह मृतक की संपत्ति का हिस्सा है और संपत्ति शुल्क अधीन है

यह अभिनिर्धारित किया गया कि संपत्ति शुल्क अधिनियम, 1953 की धारा 2 (15), 2 (16) और 5 के प्रावधानों के तहत, संपत्ति शुल्क से जो शुल्क लिया जा सकता है, वह वह संपत्ति है जो मृतक की मृत्यु पर गुजरती है। जब किसी व्यक्ति की हवाई दुर्घटना में मृत्यु हो जाती है और एयर लाइंस कॉर्पोरेशन मृतक के उत्तराधिकारियों को मुआवजा देता है, तो मुआवजे की राशि मृतक की मृत्यु के बाद ही अस्तित्व में आती है। यह मृतक के समय मौजूद था। जो मृतक के जीवनकाल के दौरान अस्तित्व में नहीं है। जो व्यक्ति के जीवनकाल में अस्तित्व में नहीं है, वह उसकी मृत्यु पर निर्भर नहीं हो सकता है। इसलिए एयर लाइंस कॉर्पोरेशन द्वारा हवाई दुर्घटना में किसी व्यक्ति की मृत्यु पर भुगतान की गई मुआवजे की राशि मृतक की संपत्ति नहीं बनती है और संपत्ति शुल्क के अधीन नहीं है।

आयकर अपीलीय अधिकरण (चंडीगढ़ शाखा) द्वारा दिनांक 27 दिसंबर, 1971 को संपत्ति शुल्क अधिनियम, 1953 की धारा 64(1) के अंतर्गत इस माननीय न्यायालय को विधि के 1968-69 के ईडीए संख्या 33 से उत्पन्न आर.ए. 1970-71 की संख्या 99 से उत्पन्न निम्नलिखित प्रश्न पर राय देने के लिए संदर्भ दिया गया है : -

“क्या तथ्यों पर और मामले की परिस्थितियों में आश्रितों द्वारा प्राप्त 42,000 रुपये की राशि संपत्ति शुल्क के लिए उत्तरदायी थी?”

अपीलकर्ता की ओर से वरिष्ठ अधिवक्ता डीएन अवस्थी और अधिवक्ता बीएस गुप्ता।

एम. एम. पुंछी, एडवोकेट (श्री भागीरथ दास, एडवोकेट को आश्वासन), उत्तरदाताओं के लिए।

निर्णय

न्यायालय का निर्णय निम्नलिखित द्वारा दिया गया था :-

महाजन, जे.-आयकर अपीलीय अधिकरण, चंडीगढ़ पीठ ने हमारी राय के लिए कानून के निम्नलिखित प्रश्न को संदर्भित किया है

"क्या तथ्यों और मामले की परिस्थितियों में, आश्रितों द्वारा प्राप्त 42,000 रुपये की राशि संपत्ति शुल्क के लिए उत्तरदायी थी?"

(2) श्री डी.पी. मल्होत्रा जम्मू और कश्मीर राज्य में मुख्य अभियंता थे। 7 फरवरी, 1966 को बनिहाल के पास एक विमान दुर्घटना में उनकी मृत्यु हो गई। उनकी मृत्यु पर, उनकी विधवा और बेटों को इंडियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन (वाहक) द्वारा 42,000 रुपये दिए गए थे। यह राशि सहायक नियंत्रक, एस्टेट ऊ्यूटी, जलंधर, द्वारा संपत्ति शुल्क के अधीन थी, जिन्होंने कहा:

"संपत्ति के खाते में यह दावा किया गया है कि मृतक के कानूनी उत्तराधिकारियों को इंडियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन द्वारा तदर्थ मुआवजे के रूप में 42,000 रुपये की राशि दी गई थी क्योंकि मृतक की इंडियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन के यात्री के रूप में यात्रा करते समय दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी। श्री धवन ने दावा किया कि यह राशि छूट योग्य है क्योंकि यह संपत्ति मृतक की मृत्यु के समय अस्तित्व में नहीं थी और इसलिए श्री धवन ने दावा किया कि यह ऐसी संपत्ति नहीं है जो मृतक की मृत्यु पर पारित हुई हो। मैंने श्री धवन के तर्क पर विचार किया है और मैं इससे सहमत नहीं हो सकता। धारा 2 (15) के तहत संपत्ति की परिभाषा के अनुसार, "संपत्ति" में कोई भी अधिकार शामिल है और यह परिभाषा स्पष्ट रूप से निर्धारित करती है कि संपत्ति में किसी भी विधि द्वारा एक प्रजाति से दूसरी प्रजाति में परिवर्तित कोई भी संपत्ति शामिल है।

उपरोक्त मामले में, मृतक के पास इंडियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन के किराया भुगतान यात्री के रूप में कुछ अधिकार थे। इस अधिकार के कारण, उनके कानूनी उत्तराधिकारियों को 42,000 रुपये का मुआवजा दिया गया था। इसलिए, जब कानूनी उत्तराधिकारियों को 42,000 रुपये का मुआवजा दिया गया था, तो यह सीधे तौर पर किराया देने वाले यात्री के रूप में मृतक के अधिकार के कारण था जिसे उपरोक्त मुआवजा प्राप्त करने के लिए मृतक के अधिकार में परिवर्तित कर दिया गया था। इसलिए, यह स्पष्ट है कि कानूनी उत्तराधिकारियों द्वारा प्राप्त मुआवजा एक संपत्ति थी जो मृतक के जीवनकाल में मौजूद थी और उसकी मृत्यु के कारण मृतक की मृत्यु पर पारित की गई थी। इसलिए, यह राशि मृतक की संपत्ति में शामिल है।

(3) इसके बाद करदाता ने जोनल अपीलीय नियंत्रक के पास अपील की। अपीलीय नियंत्रक ने अपील की अनुमति दी और निम्नानुसार देखा: ■

"अपीलकर्ता की अंतिम दलील यह है कि मृतक के उत्तराधिकारियों द्वारा इंडियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन से मुआवजे के रूप में 42,000 रुपये की राशि को मृतक की संपत्ति के मूल्य में शामिल नहीं किया जाना चाहिए था क्योंकि उक्त मुआवजा मृतक द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था, लेकिन

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
(महाजन, जे। .

इंडियन एयरलाइंस के विमान से अपनी यात्रा के दौरान दुर्घटना से उनकी मृत्यु होने की स्थिति में उनके उत्तराधिकारियों द्वारा प्राप्य और कुछ भी प्राप्त नहीं हुआ होता यदि मृतक हवाई दुर्घटना में बच गया होता, जिसके परिणामस्वरूप उसकी मृत्यु हो गई। इस संबंध में, अपीलकर्ता के विद्वान प्रतिनिधि ने नानावती के एस्टेट ड्यूटी पर ग्रंथ (1964 संस्करण पृ. 190) का भी उल्लेख किया, जिसमें *फेय बनाम बार्नवेल (1)* में दिए गए फैसले के आधार पर एक राय को पूर्व दबाव डाला गया है, कि मृतक के उत्तराधिकारियों को ऐसा मुआवजा करयोग्य नहीं था। यह व्याख्या सही प्रतीत होती है क्योंकि मुआवजा मृतक की संपत्ति के लिए देय नहीं था और इसलिए, संपत्ति शुल्क का आकलन करने के लिए उसकी संपत्ति का हिस्सा नहीं बन सकता था। मेरी राय में, इस राशि को मृतक की संपत्ति के मूल्य में शामिल नहीं किया जाना चाहिए था। इसलिए इस संबंध में शामिल 42,000 रुपये की राशि हटा दी जाती है।

इसके बाद राजस्व विभाग ने आयकर अपीलीय न्यायाधिकरण, चंडीगढ़ पीठ में अपील की।

(1) (1938)1 सभी. ई.आर. 31

न्यायाधिकरण ने जोनल अपीलीय न्यायाधिकरण के फैसले की पुष्टि की।

न्यायाधिकरण की प्रासंगिक टिप्पणियां इस प्रकार हैं:

"यदि कोई व्यक्ति मर जाता है, लेकिन उसकी मृत्यु से पहले, उसकी संपत्ति को इस तरह से रखता है कि यह उसके वंशजों या

उत्तराधिकारियों को उसके द्वारा निर्धारित एक विशेष पूर्वनिर्धारित तरीके से जाएगा, तो जवाबदेह व्यक्ति पर संपत्ति शुल्क लगाया जाएगा। और: इस पर इतना कर लगाया जा सकता है, यदि और केवल तभी, संपत्ति मृत्यु पर पारित होती है। यदि, हालांकि, वर्तमान मामले की तरह, संपत्ति मृत्यु पर बनाई गई है, तो इसे कर के अधीन नहीं किया जा सकता है। सरल कारण यह है कि यह मृत्यु पर पारित नहीं होती है।

विभाग, संपदा शुल्क अधिनियम की धारा 64 (1) के अधीन लागू अधिकरण के विनिश्चय से असंतुष्ट होने के कारण (जिसे इसके पश्चात् अधिनियम के रूप में निर्दिष्ट किया गया है) अधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह इस न्यायालय की राय के लिए ऊपर दिए गए विधि के प्रश्न को निर्दिष्ट करे। इस तरह यह मामला हमारे सामने रखा गया है।

(4) विभाग के विद्वान वकील श्री अवस्थी ने बहुत दृढ़ता से तर्क दिया है कि ट्रिब्यूनल के साथ-साथ जोनल अपीलीय ट्रिब्यूनल यह मानने में गलत था कि 42,000 रुपये की राशि मृतक की संपत्ति का हिस्सा नहीं थे और संपत्ति शुल्क के लिए उत्तरदायी नहीं थे। विद्वान वकील का तर्क यह है कि यह राशि मृतक की मृत्यु पर उसके उत्तराधिकारियों को दी जाती है और इसलिए, संपत्ति शुल्क के लिए उत्तरदायी है। विद्वान वकील की दलील से निपटने के लिए आगे बढ़ने से पहले, यह जांचना उचित होगा कि वास्तव में क्या हुआ था और क्या 42,000 रुपये की यह राशि मृतक के जीवन के किसी भी हिस्से के दौरान अस्तित्व में थी? हुई हवाई दुर्घटना में, मृतक की मृत्यु हो गई। इस बात का कोई सबूत नहीं कि उनकी तुरंत मौत हो गई या बाद में। मामले का तथ्य यह है कि जब दुर्घटना का पता चला तो वह मृत पाया गया था। उस दुर्घटना के परिणामस्वरूप, भारतीय वायुयान द्वारा वहन अधिनियम, 1934 के तहत, जैसा कि आंतरिक उड़ानों के अनुकूल है, मृतक के उत्तराधिकारियों को मुआवजे के रूप में 42,000 रुपये का भुगतान किया गया था। इसलिए, 42,000 रुपये की राशि मृतक की मृत्यु के बाद ही अस्तित्व में आई। यह मृतक के जीवनकाल के दौरान आकस्मिक रूप से या अन्यथा किसी भी समय मौजूद नहीं था। अधिनियम की धारा 5 चार्जिंग धारा है, धारा 2 (15) "संपत्ति" को परिभाषित करती है, और धारा 2 (16) "मृत्यु पर पारित संपत्ति" को परिभाषित करती है। ये प्रावधान निम्नलिखित शर्तों में हैं:

"5(1) इस अधिनियम के लागू होने के बाद मरने वाले प्रत्येक व्यक्ति के मामले में, जैसा कि इसके बाद स्पष्ट रूप से उपबंधित किया गया है, उन क्षेत्रों में स्थित कृषि भूमि सहित सभी संपत्ति जो बसाई गई या बसाई नहीं गई, जो 1 नवंबर, 1956 से ठीक पहले, इस अधिनियम की पहली अनुसूची में विनिर्दिष्ट राज्यों में समाविष्ट थे और दादरा और नगर हवेली, गोवा, दमन और दीव और

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
(महाजन, जे। .

पांडिचेरी के केंद्र शासित प्रदेशों में, सभी संपत्ति के मूल मूल्य पर लगाए गए हैं और भुगतान किया जाएगा , जो ऐसे व्यक्ति की मृत्यु पर गुजरता है, धारा 35 के अनुसार निर्धारित दरों पर "एस्टेट ड्यूटी" नामक एक शुल्क।

(2) केन्द्रीय सरकार, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा किन्हीं अन्य राज्यों के नाम पहली अनुसूची में जोड़ सकेगी जिनके संबंध में संविधान के अनुच्छेद 252 के खंड (1) के अधीन इस अधिनियम को अपनाने वाले उन राज्यों के विधान मंडलों द्वारा 4 में संकल्प पारित किए गए हैं। उन राज्यों में स्थित कृषि भूमि पर संपदा शुल्क के संबंध में और इस प्रकार जोड़ी गई किसी अधिसूचना के जारी होने पर राज्यों को उपधारा (1) के अर्थ के भीतर पहली अनुसूची में विनिर्दिष्ट राज्य माना जाएगा।

"2 (15) "संपत्ति" में संपत्ति, चल या अचल संपत्ति में कोई अधिकार शामिल है, उसकी बिक्री की आय और कोई भी बिक्री की आय का प्रतिनिधित्व करने के लिए धन या निवेश - और इसमें किसी भी विधि द्वारा एक प्रजाति से दूसरी प्रजाति में परिवर्तित कोई भी संपत्ति शामिल है।

स्पष्टीकरण 1.—किसी व्यक्ति द्वारा या उसकी सहमति से उसके विरुद्ध व्यक्तिगत रूप से या संपत्ति के विरुद्ध प्रवर्तनीय ऋण या अन्य अधिकार, जिसे वह निपटाने में सक्षम था या अपने स्वयं के लाभ के लिए प्रभार या बोझ उठाने में सक्षम हो सकता है, को उस व्यक्ति द्वारा बनाया गया स्वभाव माना जाएगा, और ऐसे स्वभाव के संबंध में "संपत्ति" शब्द में सृजित ऋण या अधिकार शामिल होगा।

स्पष्टीकरण 2.— मृतक के ऋण या अन्य अधिकार की कीमत पर किया गया शमन मृतक द्वारा उस व्यक्ति के पक्ष में किया गया स्वभाव समझा जाएगा जिसके लाभ के लिए ऋण या अधिकार समाप्त हो गया था, और ऐसे स्वभाव के संबंध में "संपत्ति" शब्द में ऋण या अधिकार के उन्मूलन द्वारा प्रदत्त लाभ शामिल होगा।

"2(16) "मृत्यु पर पारित संपत्ति" में या तो मृत्यु के तुरंत बाद या एक अंतराल के बाद, या तो निश्चित रूप से या आकस्मिक रूप से, और या तो मूल रूप से या रास्ते से गुजरने वाली संपत्ति शामिल है। "मृत्यु पर" में "केवल मृत्यु के संदर्भ में पता लगाने योग्य अवधि" शामिल है।"

इस प्रकार अधिनियम की धारा 5, धारा 2 (15) और धारा 2 (16) के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, संपत्ति शुल्क से जो शुल्क लिया जा सकता है वह वह संपत्ति है जो मृतक की मृत्यु पर पारित होती है। इसलिए, संक्षिप्त प्रश्न यह है: क्या 42,000 रुपये की राशि मृतक की मृत्यु पर पारित हुई? हम यह देखने में विफल रहते हैं कि मृतक के जीवनकाल के दौरान जो अस्तित्व में नहीं था, वह उसकी मृत्यु पर कैसे पारित हो सकता है। यदि इसे ध्यान में रखा जाता है, तो मामला कोई कठिनाई प्रस्तुत नहीं करता है। श्री अवस्थी ने अपने बहुत ही विद्वान तर्कों में इस संपत्ति को अस्तित्व में लाने का प्रयास किया है जैसे कि यह मृतक के जीवनकाल के दौरान किसी समय अस्तित्व में था, लेकिन हमें यह कहना होगा कि वह अपने तर्क के इस हिस्से पर हमें समझाने में असमर्थ है। उन्होंने घातक दुर्घटना अधिनियम, 1955 की धारा 1-ए और 2 की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया और तर्क दिया कि इस अधिनियम को कानून की किताब में लाए जाने से पहले, मृतक के आश्रितों को मृतक को किसी भी व्यक्तिगत चोट के लिए मुआवजे के लिए मुकदमा करने का कोई अधिकार उपलब्ध नहीं था। यह, किसी भी तरह से उस समस्या पर कोई प्रकाश नहीं डालता है जिसे हमें हल करने के लिए बुलाया गया है।

(5) इसके बाद मैंने भारतीय वहन अधिनियम, 1934 के समर्थक दृष्टिकोणों पर विचार किया, जैसा कि अंतर्देशीय गाड़ी के लिए अनुकूलित किया गया है। इस अधिनियम की धारा 2 में पहली अनुसूची हवाई मार्ग से वहन पर लागू होती है, न कि हवाई मार्ग से अंतर्राष्ट्रीय गाड़ी होने के कारण, और वाहक के एजेंट के संदर्भ में वाहक के नौकर का संदर्भ शामिल होता है। इस धारा की उपधारा (4) में कहा गया है कि भारतीय घातक दुर्घटना अधिनियम, 1855 में निहित किसी भी बात के होते हुए भी, या भारत के किसी भी भाग में लागू किसी अन्य अधिनियमन या कानून के शासन के बावजूद, पहली अनुसूची में निहित नियम जो हवाई मार्ग से वहन पर लागू होते हैं, जो हवाई द्वारा अंतर्राष्ट्रीय गाड़ी नहीं है, उन सभी मामलों में, जिन पर वे नियम लागू होते हैं, किसी यात्री की मृत्यु के संबंध में वाहक के दायित्व का निर्धारण करना, और दूसरी अनुसूची में निहित नियम जो हवाई मार्ग से गाड़ी पर लागू होते हैं, न कि हवाई द्वारा अंतर्राष्ट्रीय नरसंहार होने के नाते, *उस व्यक्ति का निर्धारण करेगा* जिसके द्वारा और किसके लाभ के लिए और किस तरीके से ऐसी देयता को लागू किया जा सकता है। यह हमें अपनाई गई पहली और दूसरी अनुसूची में लाता है। पहली अनुसूची के प्रासंगिक नियम 17 और 22 निम्नलिखित ग्रंथों में हैं:

“17. किसी यात्री की मृत्यु या घायल होने या किसी यात्री को हुई किसी अन्य शारीरिक चोट की स्थिति में होने वाली क्षति के लिए वाहक उत्तरदायी है, यदि दुर्घटना जिसके कारण यह क्षति हुई है, वह विमान में या किसी भी ऑपरेशन के दौरान हुई है।”

“22(1) यदि किसी यात्री की मृत्यु हो जाती है, या किसी यात्री को कोई शारीरिक चोट या घाव हो जाता है, जिसके परिणामस्वरूप वह अपने सामान्य व्यवसाय या व्यवसाय में संलग्न होने या व्यस्त होने से अक्षम हो जाता है, तो प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व 42,000 रुपये होगा, यदि यात्री की आयु 12 या उससे अधिक वर्ष है। और दुर्घटना की तारीख पर 12 वर्ष से कम आयु के यात्री को 21,000 रुपये का जुर्माना देना होगा।

(1क) यदि किसी यात्री को घायल कर दिया जाता है या किसी यात्री को कोई अन्य शारीरिक चोट लग जाती है, जिसके परिणामस्वरूप एक अस्थायी विकलांगता होती है जो किसी घायल यात्री को अपने सामान्य व्यवसाय या व्यवसाय या

कर्तव्यों को पूरा करने से पूरी तरह से रोकती है, तो प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व प्रत्येक दिन के लिए 40 रुपये प्रति दिन की दर से गणना की गई राशि से जोड़ा जाएगा, जिसके दौरान वह इतना अक्षम या अक्षम बना रहता है या आठ हजार रुपये की राशि, जो भी कम हो।

(2) पंजीकृत सामान और माल की ढुलाई में, वाहक की देयता 80 रुपये प्रति किलोग्राम की राशि तक सीमित है, जब तक कि कंसाइनर ने वाहक को पैकेज सौंपे जाने के समय, डिलीवरी पर मूल्य की एक विशेष घोषणा नहीं की है और यदि मामले की आवश्यकता है तो पूरक राशि का भुगतान किया है। उस स्थिति में वाहक घोषित राशि से अधिक राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, जब तक कि वह साबित नहीं करता कि वह राशि डिलीवरी पर कंसाइनर के वास्तविक मूल्य से अधिक है।

(3) जिन वस्तुओं का यात्री खुद प्रभार लेता है, वाहक की देयता प्रति यात्री 250 रुपये तक सीमित है।”

दूसरी अनुसूची का नियम 1 निम्नलिखित शब्दों में है:

“यह दायित्व यात्री के परिवार के ऐसे सदस्यों के लाभ के लिए लागू किया जाएगा, जिनको उसकी मृत्यु के कारण नुकसान पहुंचा हो।”

इस नियम में "परिवार के सदस्य" का अर्थ है पत्नी या पति, माता-पिता, सौतेले माता-पिता, दादा-दादी, भाई, बहन, सौतेला भाई, सौतेली बहन, बच्चा, सौतेला बच्चा, पोता:

बशर्ते कि उपरोक्त किसी भी ऐसे रिश्ते को जोड़ते समय किसी भी नाजायज व्यक्ति और किसी दत्तक व्यक्ति को उसकी माता और प्रतिष्ठित पिता या, जैसा भी मामला हो, उसके गोद लेने वालों की वैध संतान माना जाएगा।

जहां तक पहली अनुसूची के नियम 17 का संबंध है, यह केवल वाहक को उत्तरदायी बनाता है। पहली अनुसूची का नियम 22 मृत्यु और अन्य शारीरिक चोट के मामले में वाहक की अधिकतम देयता तय करता है। दूसरी अनुसूची के नियम 1 में यह निर्धारित किया गया है कि दायित्व को कौन लागू कर सकता है, और किसके लिए। जिसके लाभ के लिए वाहक पर देयता तय की जाए। दूसरे शब्दों में, यह बताता है कि नियम 1 से

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
(महाजन, जे। .

दूसरी अनुसूची में निर्दिष्ट यात्री के परिवार के सदस्य जिन्हे उसकी मृत्यु के कारण नुकसान पहुंचा है, दायित्व को लागू करने के हकदार हैं। संक्षेप में, ये प्रावधान एक और केवल एक निष्कर्ष की ओर ले जाते हैं कि यह अधिनियम मृतक के परिवार के सदस्यों को मुआवजा प्रदान करता है। यही है, एक हवाई जहाज वाहक में दुर्घटना से किसी व्यक्ति की मृत्यु पर, उसके परिवार के सदस्यों के लिए मुआवजे के रूप में क्षतिपूर्ति प्रदान की जाती है। चीजों की प्रकृति में, ये मुआवजा आदमी के मरने के बाद उत्पन्न होते हैं। वह अधिनियम जिसके तहत भुगतान की गई राशि निश्चित रूप से यह प्रदान करती है कि यात्री की मृत्यु के मामले में यह किसके लिए उपलब्ध है। यदि यह उनकी मृत्यु के बाद उनकी संपत्ति का हिस्सा था, तो यह अधिनियम में निर्दिष्ट लोगों के अलावा उनके उत्तराधिकारियों को सौंप दिया जाएगा, यदि वे अस्तित्व में नहीं हैं। लेकिन ऐसा नहीं होता है। यदि अधिनियम में निर्दिष्ट परिवार के सदस्य अस्तित्व में नहीं हैं, तो भुगतान नहीं किया जाना चाहिए। मुआवजे का भुगतान केवल उन लोगों के लिए है जो अधिनियम में निर्दिष्ट हैं। यह श्री अवस्थी के इस तर्क को पूरी तरह से नकारात्मक करता है कि यह राशि मृत्यु को पारित करने में सक्षम संपत्ति है।

(6) श्री अवस्थी तब तर्क देते हैं कि यदि उन्हें स्थायी या अस्थायी चोट लगती है, लेकिन उनकी मृत्यु नहीं होती है, तो वह इन प्रावधानों के तहत मुआवजे के हकदार होंगे और इससे, यह निष्कर्ष निकाला जाता है कि जिस तरह स्थायी या अस्थायी चोट के लिए उन्हें मिलने वाली राशि उनकी संपत्ति का हिस्सा बन जाती है, उसी तरह हवाई दुर्घटना से उनकी मृत्यु के बाद उनके उत्तराधिकारियों को मुआवजे के रूप में भुगतान की जाने वाली राशि भी संपत्ति का हिस्सा बन जाती है। दोनों प्रकार के भुगतानों में बहुत अंतर है। हवाई दुर्घटना में स्थायी या अस्थायी चोट के कारण प्राप्त मुआवजे के मामले में, किसी व्यक्ति द्वारा प्राप्त राशि निस्संदेह उसकी संपत्ति का एक हिस्सा बन जाती है, लेकिन तब वह मरा नहीं होता है और वह संपत्ति शुल्क के लिए उत्तरदायी नहीं होता है क्योंकि अपने जीवनकाल के दौरान, वह अपनी संपत्ति को नष्ट कर सकता है और राजस्व के लिए उसकी मृत्यु पर हाथ डालने के लिए कुछ भी नहीं बचा हो सकता है। हालाँकि, यदि मुआवजा विमान-दुर्घटना में व्यक्ति की मृत्यु के बाद उसके उत्तराधिकारियों को प्राप्त होता है, यह उसकी संपत्ति में हिस्सा नहीं ले सकता या उसकी संपत्ति का हिस्सा नहीं बन सकता और, यह नहीं कहा जा सकता कि यह उसकी संपत्ति है जो उसकी मृत्यु के बाद चली जायेगी। हम इस तर्क को समझने में विफल रहते हैं कि जब कोई व्यक्ति हवाई जहाज में चढ़ता है, तो उस समय, उसे एक संपत्ति या ब्याज बनाने के लिए माना जाता है जो उसकी मृत्यु के बाद पारित करने में सक्षम होता है जब हवाई दुर्घटना में उसकी मृत्यु के मामले में उसके उत्तराधिकारियों द्वारा मुआवजा प्राप्त किया जाता है। विद्वान वकील का तर्क, संक्षेप में, बिना आधार के है। यहां तक कि कानून पर सबसे व्यापक निर्माण रखने से, यह परिणाम प्राप्त नहीं किया जा सकता है। हमने जो दृष्टिकोण लिया है, उसे "ग्रीन डेथ ड्यूटीज" (तीसरा संस्करण) के लेखक द्वारा व्यक्त किए गए दृष्टिकोण से पर्याप्त समर्थन मिलता है। इस संबंध में संदर्भ पृष्ठ 21 पर निम्नलिखित परिच्छेद में दिया जा सकता है:-

"घातक दुर्घटना अधिनियम, 1846 (लॉर्ड कैम्बेल अधिनियम), नियोक्ता देयता अधिनियम, 1880, कैरिज बाई एयर एक्ट, 1932, या व्यक्तिगत चोट (नागरिक) योजना, 1940 के तहत मृतक की मृत्यु के संबंध में देय क्षति या मुआवजे की राशि, उनकी मृत्यु पर पारित संपत्ति का हिस्सा नहीं हैं.....

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
(महाजन, जे। .

" डेथ ड्यूटीज " (12 वें संस्करण) पर डायमंड ने इस मामले को निम्नानुसार निपटारा है: -

किसी मृत व्यक्ति के प्रतिनिधियों या रिश्तेदारों को बाहरी स्रोतों से विशुद्ध रूप से स्वैच्छिक भुगतान के संबंध में कोई मृत्यु शुल्क नहीं लिया जाता है। सख्ती से, यह एक छूट नहीं है, स्थिति यह है कि राशि कर प्रावधानों के भीतर नहीं है। इस और अनुरूप आधारों पर दायित्व से बचने वाले भुगतानों में से निम्नलिखित हैं: -

(1) कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, नियोक्ता दायित्व अधिनियम, 1880, घातक दुर्घटना अधिनियम, 1846 अथवा विमान द्वारा वहन अधिनियम, 1932 के अंतर्गत दुर्घटना से होने वाली मौतों पर क्षतिपूत के रूप में वसूली गई राशि . .".

(7) हमने इस मामले में जो दृष्टिकोण अपनाया है, उसे जम्मू और कश्मीर उच्च न्यायालय के संपदा शुल्क नियंत्रक बनाम *कस्तूरी लाई जैन* (2), और *संपदा शुल्क के नियंत्रक मोहिनी देवी मुजू* (3) के निर्णयों से भी समर्थन मिलता है। अवस्थी की यह आलोचना कि *कस्तूरी लाई जैन के मामले* में जिन भारतीय मामलों को आधार बनाया गया है, वे मददगार नहीं हैं, कुछ हद तक उचित है। लेकिन निर्णयों का आधार वे हथियार हैं जिन्हें हमने पहले सिद्धांतों पर अपनाया है। हम इस निर्णय से सम्मानपूर्वक सहमत हैं। इसलिए, उस मैदान को फिर से यात्रा करने के लिए कोई उपयोगी उद्देश्य पूरा नहीं होगा।

(8) यह हमें अधिनियम की धारा 15 के आधार पर श्री अवस्थी के दूसरे विवाद पर लाता है, जो निम्नलिखित शब्दों में है: -

"एक वार्षिकी या अन्य ब्याज, जिसे मृतक द्वारा अकेले या किसी अन्य व्यक्ति के साथ मिलकर या किसी अन्य व्यक्ति के साथ व्यवस्था करके खरीदा या प्रदान किया जाता है, को उसकी मृत्यु पर उत्तरजीवी या अन्यथा प्राप्त होने वाले लाभकारी हित की सीमा तक पारित करने के लिए माना

जाएगा।

स्पष्टीकरण - लाभप्रद ब्याज की सीमा का पता प्रत्याशा में किसी भी ब्याज को ध्यान में रखे बिना लगाया जाना चाहिए, जो लाभार्थी की मृत्यु से पहले उसमें हो सकता है।

(2) 1973 के आई.टी.आर. नंबर 2 पर 30 अगस्त, 1973 को जम्मू-कश्मीर उच्च न्यायालय द्वारा निर्णय लिया गया।

(3) 1973 के आई.टी.आर. नंबर 5 पर 30 अगस्त, 1973 को जम्मू-कश्मीर उच्च न्यायालय द्वारा निर्णय लिया गया।

वकील के अनुसार, हवाई टिकट खरीदकर, मृतक ने एक ब्याज प्रदान किया जो उसकी मृत्यु पर फलीभूत हुआ। दूसरे शब्दों में, जब वह विमान में सवार हुआ, तो उसे इस निश्चित विचार के साथ प्रस्तुत किया गया कि इसे दुर्घटनाग्रस्त होना चाहिए और उसे मरना चाहिए - एक धारणा जिसे हम बनाने के लिए तैयार नहीं हैं। धारा 15 में उन मामलों का प्रावधान है जहां संपत्ति का मालिक अपनी संपत्ति को इस तरह से नष्ट करने की कोशिश करता है कि यह उसके उत्तराधिकारियों को सौंप दी जाए, लेकिन संपत्ति शुल्क का सामना किए बिना। इसमें इस बात पर विचार नहीं किया गया है कि हम किस प्रकार के मामलों से निपट रहे हैं। तथापि, इस मामले में भी, ग्रीन की टिप्पणियां बहुत प्रासंगिक हैं और इन्हें लाभ के साथ पढ़ा जा सकता है। वे निम्नलिखित प्रभाव के लिए हैं:-

" यह नहीं माना जाता है कि एक मृत व्यक्ति को कोई क्षति या मुआवजा 'प्रदान' किया गया है जो घातक दुर्घटना अधिनियम, 1846 (लॉर्ड कैबेल अधिनियम), नियोक्ता दायित्व अधिनियम 1880, वायुयान द्वारा वहन अधिनियम, 1932, या व्यक्तिगत चोट (नागरिक) योजना, 1940 के तहत उसकी मृत्यु के संबंध में देय हो सकता है।"

मामले के इस दृष्टिकोण में, हम विद्वान वकील की दलीलों से प्रभावित नहीं हैं कि अधिनियम की धारा 15 42,000 रुपये की राशि को संपत्ति शुल्क के शुल्क में लाती है।

(9) इसके बाद श्री अवस्थी ने *के. सी. मनवेदन बनाम संपदा शुल्क के उप नियंत्रक* (4) का उल्लेख किया। उनका तर्क यह है कि यह आवश्यक नहीं है कि मृतक

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
(महाजन, जे। .

को अपने जीवनकाल के दौरान संपत्ति पर *वर्तमान या* नियंत्रण शक्ति में अधिकार होना चाहिए। ऐसा हो भी सकता है और नहीं भी। तथ्य यह है कि *मानवेदन के मामले* में, जिस संपत्ति को संपत्ति शुल्क के अधीन करने की मांग की गई थी, वह अस्तित्व में थी। जबकि जिस मामले में हम काम कर रहे हैं, उसमें संपत्ति अस्तित्व में नहीं थी ताकि मौत को पारित किया जा सके, जबकि श्री अवस्थी द्वारा संदर्भित मामले में, यह अस्तित्व में था और मृतक की मृत्यु पर पारित किया गया था। इसलिए, यह निर्णय विद्वान वकील के तर्क में मदद नहीं करता है।

(10) ऊपर दर्ज कारणों के लिए, हम हमें संदर्भित प्रश्न का उत्तर नकारात्मक में देते हैं, अर्थात्, निर्धारिती के पक्ष में और विभाग के खिलाफ। करदाता को उसकी लागत मिलेगी जिसका आकलन 250 रुपये किया गया है।

के.एस.के.

(4) (1965) 55 आई.टी.आर.

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

आशिमा गर्ग
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
गुरूग्राम, हरियाणा

संपदा शुल्क नियंत्रक, पटियाला **बनाम** श्रीमती मोतिया रानी मल्होत्रा,
• (महाजन, जे। .

आई.एल.आर. पंजाब और हरियाणा

(1976)1

(5)