

ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਆਦਿ। ਈ.ਟੀ.ਸੀ.

ਬਨਾਮ

ਐਮਆਈਐਸ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਈ.ਟੀ.ਸੀ. ਈ.ਟੀ.ਸੀ.

21 ਫਰਵਰੀ, 1995

[ਆਰ.ਐਮ.' ਸਹਾਈ, ਐਸ.ਪੀ. ਭਰੂਚਾ ਅਤੇ ਐਨ. ਵੈਂਕਟਚਲਾ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਕਸਟਮ ਐਕਟ - ਸੈਕਸ਼ਨ 45 - ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ - ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ - ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ

ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਮਾਨ - ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ - ਕੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ - ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ, ਹਾਂ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਹਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ, ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਗੋਲਡ (ਕੰਟਰੋਲ) ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵਧੀਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ, ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਉਹਨਾਂ ਅਵਧੀ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ

ਗਏ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਛੋਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ; ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾ ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੁੱਚੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ ਸੀ ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਡੀਮਰੇਜ ਲਈ ਦਰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ 80% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਛੋਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕਿਸੇ ਰਾਹਤ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਅਦਾਲਤ

ਹੋਲਡ: ਪ੍ਰਤੀ ਬਹੁਮਤ (ਐਸ. ਪੀ. ਭਰੂਚਾ ਅਤੇ ਐਨ. ਵੈਂਕਟਚਲਾ, ਜੇ. ਜੇ. ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਨਿਰਣੇ ਦੁਆਰਾ):

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ-1 ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਉਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। [199-ਏ, ਬੀ]

ਪ੍ਰਤੀ ਐਸ.ਪੀ. ਭਰੂਚਾ, ਜੇ.

1.1 ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਤਰਫੋਂ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਅਥਾਰਟੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੀ ਜਿਸ ਲਈ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਸਥਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ IAAI (ਗੁੱਡਜ਼ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1980 ਨਾਮਕ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਸਮੇਤ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ, ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਨਾਲ, ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ, ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਛੋਟ ਬਾਰੇ ਨੀਤੀ, ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ।

ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬਨਾਮ ਮਿਸ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1976) 1 S.C.R. 721, ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਆਫ਼ ਦਾ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 343, ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਆਫ਼ ਦਾ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈਨ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1987) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 932, 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

1.2 ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੇ ਕੋਈ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਉਸਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਕਸਟਮ ਅਫਸਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਖਰਚੇ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। [186-ਜੀ-ਐਚ, 187-ਏ]

1.3 ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਉਤਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਕਸਟਮ ਦੀਆਂ ਰਸਮਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੋਰੇਜ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਫਸਰਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਉੱਥੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਸਪੇਸ ਦੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ, ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੋ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੱਕ, ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ

ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਹੋਣ ਤੱਕ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। [187-ਸੀ-ਡੀ]

1.4 ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਅਣਉਚਿਤ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਧਾਰਾ 35, ਅਤੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ, ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ।, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵਿਵਹਾਰਕ ਹੈ, ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। [187-E-H]

1.5 ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971, ਅਤੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [188-ਬੀ]

****ਪ੍ਰਤੀ ਵੈਕਟਰਲਾ, ਜੇ. (ਸਹਿਮਤ)****

1.1 ਕਸਟਮ ਐਕਟ, 1961 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਨਿਗਰਾਨ ਭਾਵੇਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1961 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ, ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਜਾਂ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਅਵਧੀ ਲਈ ਵੀ ਜਿਸ

ਦੌਰਾਨ ਉਹ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਨੁਕਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। [196-ਬੀ, 197-ਏ]

1.2 ਜਦੋਂ IAAI, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਧਾਰਾ 37 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਸਟੇਰੇਜ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਭਾਲ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1980, ਖਰਚਿਆਂ ਜਾਂ ਸਰਚਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨਾ, ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਪੈਮਾਨਾ, ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੇ ਨਾਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਡ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਛੇਟ, ਉਹ ਨਿਯਮ ਨਾ ਸਿਰਫ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸਦੇ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮ ਪਰ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 63 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਛੇਟ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। , ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਅਤਿ ਉਲੰਘਣਾ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 128 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤ (vii) ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਿਰਾਸਤੀ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਨਾ ਕਰਨ ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਜੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੀ ਸ਼ਰਤ (vii) ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਹੈ, ਕੋਈ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ। ਆਈ.ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਉਸ ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਇਸ ਨੇ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸੀ। ਆਈ.ਏ.ਏ.ਆਈ. ਨੂੰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। [193-ਜੀ-ਐਚ, 194-ਏ-ਈ]

1.3 ਆਈਏਏਆਈ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ, ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਡੈਲੀਗੇਟ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ, IAAI ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਨੇ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਿੱਧੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ IAAI ਦੁਆਰਾ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 [197-C-D] ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਖਰਚੇ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ।

1.4 ਕਿਉਂਕਿ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਆਈਏਏਆਈ ਦੇ ਸਮਾਨ ਪੈਰਾਂ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ। ਸਬੰਧਤ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਜਾਂ ਖੇਪਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਵੱਖਰਾ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਰੱਖਣ ਲਈ ਖਰਚੇ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ

ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਬਾਰੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ। ਇਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ, ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। [197-E-F]

1.5 ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਬਣਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ, ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ ਕੰਪਲੈਕਸ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਜਿਹੇ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਨਾ ਕਰਨ। ਉਸ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, "ਕਾਰਗੋ" ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਖੋਪ, ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਸਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ, ਅਤੇ ਇਸਲਈ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ IAAI ਜਾਂ CWC ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਡੈਲੀਗੇਟਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [197-ਜੀ-ਐਚ, 198-ਏ-ਸੀ]

ਬੰਬੇ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1971) 3 SCR 343; ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ v. M/s. ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1976) 1 SCR 721; ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1987) 1 SCR 932, ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

** ਪ੍ਰਤੀ ਆਰ.ਐਮ. ਸਹਾਏ, ਜੇ. (ਅਸਹਿਮਤੀ)**

1.1 ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿਚਲੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖੇ ਗਏ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੋਵੇਂ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ। ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਵਿਧਾਨ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਵੱਲ ਸੇਧਿਤ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਨਤਕ ਭਲਾਈ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। [167-G-H; 168-ਏ, ਬੀ]

1.2 1986 ਵਿੱਚ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਬਕਾਇਆ ਨਾ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸ਼ਰਾਰਤੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਦਾ ਇਲਾਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਇੱਕੋ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਰਚਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਕਸੁਰਤਾ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਓਟਿਓਸ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਰਤੱਵ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ ਉਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਹੈ। [168-ਈ-ਜੀ]

1.3 ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਧਾਨਕ ਕਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਅਣਇੱਛਤ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਅਣਉਚਿਤ ਦੇਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [168-ਐਚ; 169-ਏ]

1.4 ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਵਿੱਚ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ" ਸ਼ਬਦ ਨਿਗਰਾਨ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। IAAI ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, IAAI ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸੂਚਨਾ ਨੂੰ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ" ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 1986 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦੀਆਂ ਹਨ। ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ, ਸਿਰਫ਼ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਵੀ, IAAI ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਵਜੋਂ, ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ। ਕਾਨੂੰਨ. ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨਾਲ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੇਲੋੜੀ ਬੇਲੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਬਕਾਇਆ ਹੈ, ਆਈਏਏਆਈ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਇਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖੋਪਕਰਤਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ। [166-ਬੀ, 169-ਬੀ-8; 170-ਏ-ਈ]

1.5 ਨਿਰਣਾਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਮਾਂ ਲੈਣ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਖੁਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੱਕ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਲ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕੱਢਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸੂਝ ਵਿੱਚ ਫਸ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਉਸ ਨੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਜੇ ਕਿ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸਮਾਂ ਬੀਤਣ ਕਾਰਨ, ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਕਈ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀ ਕਸਰਤ ਵਿਅਰਥ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਸੰਗਤ ਗੱਲ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਖਰਕਾਰ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਹੀ ਕੀਮਤ ਹੈ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾਲ ਹੀ ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ। ਅਜਿਹੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਕਨੂੰਨੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਨੂੰਨ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਲੀਅਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਵੇਲੇ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇਕਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਲੇਵੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਮੁੱਲ ਦਾ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਜਾਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਂਝੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇਹ ਸਵੈ-ਹਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਉਣਾ ਅਜਿਹੇ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਨਤੀਜੇ ਭੁਗਤਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ

ਅਥਾਰਟੀ (ਗੁੱਡਜ਼ ਦੀ ਸਟੇਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ) ਨਿਯਮ, 1980 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। [174-ਬੀ-ਐਚ, 175-ਏ]

2. ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧਾਨ, ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਪਰ ਉਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਸਿਧਾਂਤ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਕੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਆਂ-ਅਧਾਰਿਤ ਹਨ, ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਹਿੰਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਮਾਜਿਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼. ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਰਾਰਤ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ ਸੀ। . [168-ਡੀ-ਈ]

3. 1976 ਤੋਂ 1993 ਤੱਕ, ਹਵਾ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਬਦਲਾਅ ਆਇਆ ਹੈ। ਵਿਅਸਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ, ਤਸਕਰੀ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ, ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਛੁਪਾਈ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਦੀ ਚਾਲ ਕਈ ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਈਏਏਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਦੀ ਖ਼ਾਤਰ ਇਮਾਨਦਾਰ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ, ਆਪਣੀ ਤਰਫੋਂ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡ ਕੇ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਵਿਵਾਦ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ ਆਈਟਮ ਬਾਰੇ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬੈਂਕ ਦੇ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਿਭਾਗ, ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੇਗਾ, ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚਾਏਗਾ, ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਸੇਵਾ ਕਰੇਗਾ। ਉਦੋਂ ਤੱਕ,

ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਹੱਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਗਰਾਨ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਉਣ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕਰੇ। ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦਾ। ਇਹ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚੇਗਾ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇਗਾ। [175-ਬੀ-ਈ]

ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਜ਼ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) 3 ਐਸਸੀਆਰ 943, ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1987) 1 ਐਸਸੀਆਰ 932 ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਦਾ ਬੋਰਡ ਟਰੱਸਟੀ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ v. M/s. ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1976) 1 SCR 721, ਵੱਖਰਾ।

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 798 ਆਦਿ।

ਸੀ.ਡਬਲਿਊ.ਪੀ. ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 24.9.91 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ 1991 ਦਾ 554 ਨੰ.

ਵੀ.ਆਰ. ਰੈਡੀ, ਵਧੀਕ ਸਾਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ ਆਰ.ਐਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇਸਫ ਵੇਲਾਪੱਲੀ, ਵੀ.ਸ਼ੇਖਰ, ਅਤੁਲ ਕੁਮਾਰ, ਤਰੁਣ ਬਜਾਜ, ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ, ਅਰੁਣਸ਼ਵਰ ਗੁਪਤਾ, ਰੰਜਨ ਮੁਖਰਜੀ, ਐੱਮ.ਜੇ. ਪਾਲ, ਮਿਸ. ਮੰਜੁਲਾ ਗੁਪਤਾ, ਰਾਜੀਵ ਦੱਤਾ, ਕੁ. ਸੁਸ਼ਮਾ ਸੂਰੀ, ਏ. ਸੁਬਾ ਰਾਓ, ਐੱਸ.ਪੀ. ਸ਼ਰਮਾ, ਅਤੇ ਵੀ.ਕੇ. ਹਾਜ਼ਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਮਹਿਰਾ।

ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਫੈਸਲੇ ਇਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ:

ਆਰ.ਐਮ. ਸਹਾਈ, ਜੇ. ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਆਈਏਏਆਈ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ

ਸਟੇਸ਼ਨ, ਪਟਪੜਗੰਜ (ਸੰਖੇਪ 'ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ') ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 136 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਤੋਂ ਛੁੱਟੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਲਈ ਕਿਸ ਗੱਲ ਨੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 (ਛੋਟੇ ਲਈ 'ਐਕਟ') ਦੀ ਧਾਰਾ 45(2) ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਕੀ ਹੈ? ਕੀ ਉਹ IAAI 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹਨ? ਕੀ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਹੈ? ਇਹ ਕੁਝ ਸਵਾਲ ਹਨ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਮਸ਼ਹੂਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

1992 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 798 ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਕੋਲ ਕਾਰਗੋ ਟਰਮੀਨਲ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲੈਣ ਲਈ, ਅਰਥਾਤ, ਪ੍ਰਿੰਟਿੰਗ ਪੇਪਰ, ਆਦਿ, ਰੁਪਏ ਦੇ CIF ਮੁੱਲ ਦੇ ਸਨ। 17,846.00 ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁੱਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਵਧੀਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ 8 ਨਵੰਬਰ 1989 ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ, ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਗੋਲਡ (ਕੰਟਰੋਲ) ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੇ 3 ਜੁਲਾਈ 1990 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਵਧੀਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਇੱਕ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। 7.8.1989 ਤੋਂ 12.7.1990 ਤੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ। ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਕੇਸ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। 18 ਦਸੰਬਰ 1990 ਨੂੰ, ਇਸਨੇ ਕਸਟਮ ਦੇ 'ਚਾਰਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ' ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਪੇਸ਼

ਕੀਤੀ। ਪਰ 9 ਜਨਵਰੀ 1991 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਕੁੱਲ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਸੀ। 1,49,100, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਰੁ. ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 79,364 ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਯਾਨੀ 7.8.1989 ਤੋਂ 12.7.1990 ਤੱਕ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅੱਗੇ 18.12.1990 ਤੋਂ 9.1.1991 ਤੱਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮੁਆਫ਼ੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰ ਸੀ। 9.1.1991 ਨੂੰ 69,736, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ ਸੀ। 300 ਪ੍ਰਤੀ ਪੈਕੇਜ ਪ੍ਰਤੀ ਹਫ਼ਤੇ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ। 12.6.1991 ਤੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 1,15,936 ਹੈ।

1992 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4227 ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਉੱਨ ਦੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਦੀ ਇੱਕ ਖੋਪ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ, ਨਮੂਨੇ ਦੀ ਜਾਂਚ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਿੰਥੈਟਿਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਵਸਤੂ ਸੀ ਜੋ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਆਯਾਤ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਆਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੁਪਏ ਦੇ ਐਲਾਨੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਉਂ? ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 111 (ਡੀ) ਅਤੇ 111 (ਐਮ) ਤਹਿਤ 1,93,237 ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 112 ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਕਿ 10% ਪ੍ਰੀਖਿਆ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਨਮੂਨੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਟੈਸਟ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਸਮੁੱਚੀ ਖੋਪ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 50,000 ਜੁਰਮਾਨੇ ਵਜੋਂ ਅਤੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰੁਪਏ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ. 1,00,000 ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਰਸਾਇਣਕ ਜਾਂਚਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖੋਪ ਦੇ 71% ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਖੋਪ ਉੱਨ ਦੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਸੀ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ. ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਵਧੀਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ 17 ਦਸੰਬਰ 1990 ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। 24.1.1991 ਨੂੰ, ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 29

ਅਪ੍ਰੈਲ 1986 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਾ ਸਮਾਨ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਵਧੀਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ 17.12.1990 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। , '29.4.1986 ਤੋਂ 29.12.1990 ਤੱਕ ਖੋਪ 'ਤੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਡੀਮਰੇਜ/ਜ਼ਮੀਨ ਕਿਰਾਇਆ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਮੁਆਫ਼ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।' ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 25.1.1991 ਨੂੰ ਇਸ ਪੱਤਰ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ 31.1.1987 ਤੋਂ 29.12.1990 ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਖੇਤਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਮੁੱਖ ਦਫ਼ਤਰ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਦਰਅਮਦਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮੁੱਖ ਦਫ਼ਤਰ ਮੁਆਫ਼ੀ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ 29.12.1990 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾਖਲਾ ਫੀਸ, ਹੈਂਡਲਿੰਗ, ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ ਸਹਿਣ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

1992 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 3971 ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਮਲਟੀ-ਕੇਬਲ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ/ਕੇਬਲ ਸੀਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। 135.75% ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਟੈਰਿਫ਼ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 85.47 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਟੈਰਿਫ਼ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 39 ਦੇ ਤਹਿਤ 181.75% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਡਿਊਟੀ ਅਦਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਆਖਰਕਾਰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਿਲੀਜ਼ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਈਏਏਆਈ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਰਿਫੰਡ ਦੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ, ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ. 3,26,645 ਡੀਮਰੇਜ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਪਸ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਨ ਅਤੇ IAAI ਅਤੇ CWC ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਮਾਲ

IAAI ਜਾਂ CWC ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ ਨੇ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਦਰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਡੀਮਰੇਜ ਦਿੱਤੀ। ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਰਕਮ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਾਲੋਂ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਆਈ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਰਖਵਾਲੇ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਕਾਰਵਾਈ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (1991) 2 ਦਿੱਲੀ ਵਕੀਲ 1 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ, ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਟਰਾਂਸ ਏਸ਼ੀਆ ਕਾਰਪੋਰੇਟਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਸੀਸੀਪੀ ਨੰਬਰ 97/ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪੁਰਾਣੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। 87. ਟਰਾਂਸ ਏਸ਼ੀਆ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੰਟੇਨਰ ਡਿਪੂ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਲਈ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਸੀ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।

ਇਹ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾ ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੁੱਚੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ ਸੀ ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਵਜੋਂ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਡੀਮਰੇਜ ਲਈ ਦਰ

ਅਨੁਸੂਚੀ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ 80% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਹਤ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਜੀ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸ਼ਬਦ 'ਡੀਮਰੇਜ' ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਰ, ਕੰਸਾਈਨੀ, ਜਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਏਅਰਪੋਰਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਦਰ ਜਾਂ ਰਕਮ।"

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ, 1905 ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਸ਼ਬਦ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਅਦਰਸ, (1976) 1 SCR 721. ਇਹ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਸਖਤ ਵਪਾਰਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਸੀ ਜੋ 'ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ' ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਨੁਪਾਤ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) 3 ਐਸਸੀਆਰ 343, ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। (1987) 1 SCR 932.

ਵਿਵਾਦ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਦਿਨ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਵਾਈ ਲੰਬਿਤ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸਿਧਾਂਤ, ਵਿਧਾਨਿਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਫਤ ਦਿਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ IAAI ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ 'ਤੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਮਿੰਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਵਾਦ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕੋਈ

ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਭਾਰਤੀ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੋ ਕਿ:

"ਇਸ ਲਈ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਗੂ ਦਰਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।"

ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਕਸੂਰ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੂਚਨਾ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਤੋਂ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਵੇਗੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਇਹ.

ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਵਿਚਕਾਰ ਸਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ; ਇਸਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ, IAAI ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:

"45. ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ।

(1) ਫਿਲਹਾਲ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਜਾਂ ਅਧਿਆਇ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

(2) ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ, ---

(a) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ;

(ਬੀ) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ।"

ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 'ਕਸਟਮ ਏਰੀਆ' ਤੋਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (11) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਤਲਬ ਹੈ:

"2. (11) "ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦਾ ਖੇਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਖੇਤਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਏਅਰਪੋਰਟ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਇਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਹੈ ਜੋ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਉਥੋਂ ਆਯਾਤਕ ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਰਖਵਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਿਰਾਸਤ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਅਤੇ ਇਹ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਹੀ ਸੀ ਜਾਂ ਮਾਲ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਆਦਿ। ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਆਯਾਤ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ, ਮਨਾਹੀ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨਾ। ਕੀ ਦਰਾਮਦਕਰਤਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਵਿਧਾਨਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਖੇਤਰ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਕਾਲਪਨਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਹੈ ਜੋ, ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ, ਇਸਦੀ ਚੈਕਿੰਗ, ਸਟੋਰੇਜ, ਰਿਲੀਜ਼ ਆਦਿ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 17(3) ਅਤੇ 17(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਤੋਂ 47 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣ ਨੇ ਪਿਛਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਸੀ। ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੇਧ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਇੱਕ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਤੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣਾ ਗੈਰਵਾਜਬ ਸੀ। ਕਾਰਨ ਉਸਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ। ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਬੇਨਤੀ ਪੱਤਰ ਸੀ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇੱਕ ਗਰੇਡ ਸਕੇਲ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਬੰਧਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਨੇ ਇਸ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ 'ਤੇ

ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਧਾਰਾ 8, 33, ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ 1986 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਐਕਟ ਦਾ 34, ਅਤੇ 45 ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1920 ਦੇ ਨਿਯਮ 56, 57, 58, ਅਤੇ 59 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਪੈਰਾ (ਏ) ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਘਰੇਲੂ ਆਗਮਨ ਅਤੇ ਰਵਾਨਗੀ ਖੇਤਰ, ਕਾਰਗੋ ਟਰਮੀਨਲ ਨਿਊ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਮੀਨਲ ਕੰਪਲੈਕਸ (ਛੋਟੇ ਲਈ 'ਸੀਟੀਐਨਆਈਟੀਸੀ') ਅਤੇ ਗੁੜਗਾਓਂ ਰੋਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਕੰਪਲੈਕਸ ਸਮੇਤ, ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। IAAI ਦਾ ਇੰਪੋਰਟ ਕਾਰਗੋ ਵੇਅਰਹਾਊਸ (ਬਾਂਦਰ ਟਾਊਨ)। ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਬੀ) ਉਹਨਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ/ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਨਾਗਰਿਕ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਰਕਿੰਗ/ਰੋਕਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (c) IGA ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਕਸਟਮਜ਼/ਏਅਰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 33 ਅਤੇ 34 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ। ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (d) M/s ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਆਈ.ਏ.ਏ.ਆਈ. ਮਾਲ ਨੂੰ IAAI ਦੇ CTNITC ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ: (i) ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ; (ii) ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਆਈਏਏਆਈ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ 'ਰੱਖਿਅਕ' ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦਾ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਲੇਖਾ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਗਜ਼ਟਿਡ ਅਫਸਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਖਾਤੇ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗਾ।

ਪੈਰਾ (ਡੀ) ਦਾ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii), ਜੋ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"(vii) ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ/ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਆਦਿ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੈਸਰਜ਼ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ/ਸਟੋਰੇਜ਼ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ. ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ।"

ਉਪ-ਪੈਰਾ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੇ ਗਏ ਬੇਨਤੀ ਪੱਤਰ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਹ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਜਾਂ ਚਾਰਜ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਟੇਰੇਜ ਖਰਚੇ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸੁਤੰਤਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਸਨ। ਇਸ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਜਾਇਜ਼ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕੀ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ? ਫਿਰ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਬੰਧਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਦਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਉਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨੰਤਰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਨਾ ਤਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਅਗਲੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਹੈ, ਕਿ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਰੋਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦਾ ਇਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ 'ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8, 33, 34, ਅਤੇ 45 ਅਤੇ ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1920 ਦੇ ਨਿਯਮ 56 ਤੋਂ 59 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਦਾ

ਹਰੇਕ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਏ) ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 33 ਅਤੇ 34 ਅਤੇ ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 57 ਤੋਂ 59 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ। ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਡੀ) ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪ-ਪੈਰਾ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸਪੈਲਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਖਵਾਲਾ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਧਾਰਾ 156 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 157 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 152 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਸਟਮ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਕੁਲੈਕਟਰ ਬੋਰਡ ਵਾਂਗ ਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਅਵੈਧ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 157 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਹੈ: ਇਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਕੀ ਹੈ? ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ), ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਢੀ ਗਈ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਮਡੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਯਾਨੀ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਥੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੇ। ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ,

ਸਿਵਾਏ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ। ਸਟੈਂਡਰਡ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ 'ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ' ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵੈਬਸਟਰਜ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ, ਇਸਦਾ ਅਰਥ 'ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ' ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸ਼ਬਦ, ਇਸ ਲਈ, ਰਖਵਾਲੇ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ CWC 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਰੱਖੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੋ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰਨਾ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਰਖਿਅਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੀਕਰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਚਰਚਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਇਕਮਾਤਰ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੈ ਜੋ IAAI ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (3) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ, ਬੀਮਾ, ਆਦਿ ਲਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। IAAI ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਸਾਮਾਨ ਨਾਲ ਸੌਦਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕੰਮ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ

ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸੁਤੰਤਰ ਵਿਧਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨਾਲ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਦਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਡੀਮਰੇਜ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਕਾਏ ਦੀ ਗਣਨਾ ਇਸ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਕੁਲੈਕਟਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਬਕਾਇਆ ਨਾ ਵਸੂਲਣ ਨੂੰ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ' ਦੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 150 ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਜ਼ਬਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿਕਰੀ, ਭਾੜੇ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇਸ ਲਈ, ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਪੈਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਹੁਣ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਬੇਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਐਕਟ ਦਾ ਚੈਪਟਰ IX ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਦਰਾਂ

ਇੰਨੀਆਂ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਜਿਹੇ 'ਤੇ' ਦਰਾਂ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 63 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦਸ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ। 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਿਰਫ ਤੈਅ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।

ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿਚਲੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਤੱਕ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖੇ ਗਏ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ. ਜੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਬੇਕਾਰ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ। , ਜਾਂ ਇਹ ਇੱਕੋ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੋਵੇਂ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ। ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਵਿਧਾਨ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਵੱਲ ਸੇਧਿਤ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਨਤਕ ਭਲਾਈ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।

"ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ, ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਸਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਸਗੋਂ ਦੂਜੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ. ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ, ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸੇ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ. ਕ੍ਰਾਫੇਰਡਜ਼, ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ, 1989 ਪੀ. 420

ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧਾਨ, ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਪਰ ਉਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਕੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਆਂ-ਅਧਾਰਿਤ ਹਨ, ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਹਿੰਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਧਾਰਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਣਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕੇ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਰਾਰਤ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ ਸੀ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਦਰਅਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸ਼ਰਾਰਤੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਦਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਇੱਕੋ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਰਚਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਕਸੁਰਤਾ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਓਟਿਓਸ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਰਤੱਵ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ ਸਮਾਜਿਕ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਪਹੁੰਚਾਵੇ ਜਾਂ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਹੋਵੇ। ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਵਾਲੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਧਾਨਕ ਕਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ

ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਅਣਇੱਛਤ ਅਤੇ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਹੀ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਦੇਰੀ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੇ 1986 ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਸ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਸਿਰਫ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਪਿਛਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 13(ਬੀ) ਨੇ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਗ੍ਰੈਡਡ ਚਾਰਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਚਾਰਜਿੰਗ ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕੰਸਾਈਨਰ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਗੈਰਵਾਜਬ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇਹ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸੀ ਜੋ ਉਲਟ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਕਸਟਮ ਅਫਸਰ ਸਮੇਤ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 109 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਇਆ ਕਿ ਗ੍ਰੈਡਡ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾ ਤਾਂ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਉਹ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਕਲੇਮ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਇਸ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਆਚਰਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ। ਇਹ

ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, 1986 ਤੋਂ ਬਾਅਦ IAAI ਜਾਂ CWC ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਛੱਡੀਆਂ ਹਨ। IAAI ਜਾਂ CWC ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, IAAI ਜਾਂ CWC ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸੂਚਨਾ ਨੂੰ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਵੀ, IAAI ਜਾਂ CWC ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ। CWC ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਟੈਰਿਫ ਦੀ ਧਾਰਾ (6) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇੰਡੀਅਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਕਿ ਉਹ, ਜਦੋਂ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼. ਇੱਥੇ, ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ IAAI ਜਾਂ CWC ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 160 ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਤੀਜਾ IAAI ਨੂੰ ਇੱਕ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਬੇਲੀ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ IAAI ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬੀਮਾ ਚਾਰਜ, ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਵਜੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ IAAI ਜਾਂ

CWC ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨਾਲ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ CWC ਨੂੰ ਗਰੈਜੂਏਟ ਬੈਲੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, IAAI ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖੇਪਕਰਤਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ।

ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਹੁਣ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਨੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 (1971 ਦਾ 43) ਦੀ ਧਾਰਾ 37 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ) ਨਿਯਮ, 1980 ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਜੀ) 'ਡਿਮਰੇਜ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 IAAI ਨੂੰ ਚਾਰਜ/ਸਰਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ ਚਾਰਜਿਜ਼, ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼, ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਚਾਰਜ, ਡੀਮਰੇਜ, ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

ਨਿਯਮ 8 ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਚਾਰਜ - ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਨਿਰਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਿਪਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ।

ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਉਤਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੀਖਣ, ਉਸਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ, ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਤੱਕ 'ਨਿਸ਼ਿਸ਼ਟ ਖੇਤਰ' ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭੌਤਿਕ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। CWC ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45(11) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਗਰਾਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਨਵੰਬਰ 1984 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ 'ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45(2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ibid ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ।'

ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, IAAI ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਨੀਤੀ ਬਣਾਈ ਹੈ। ਇਹ 'ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ' ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨੀਤੀ ਦਾ ਪੈਰਾ 2 ਆਮ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਦਾ ਹੈ: (1) ਵਪਾਰਕ, (2) ਗੈਰ-ਸੰਗਠਿਤ ਸਮਾਨ, ਅਤੇ (3) ਗੈਰ-ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ। ਇਹ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਤ ਕੈਲੰਡਰ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਸਵਾਰੀ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਕਲਾਜ਼ (ਡੀ) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਅਣ-ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਛੁੱਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ (ਈ) ਇੱਕ ਮੁਫਤ

ਅਵਧੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਵਜੋਂ ਡਾਕ ਸੰਚਾਰ ਲਈ ਤਿੰਨ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਪੈਰਾ 3 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਰਗੋ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪੈਰਾ 3.1 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਖੇਪਕਰਤਾ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਏ) ਤੋਂ (ਜੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ (ਏ) ਆਈ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਰਸਮਾਂ ਇਹ ਪਹਿਲੇ 90 ਦਿਨਾਂ ਲਈ 80% ਛੋਟ, ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ 50% ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਵਿੱਚ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਧੀਨ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਏ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਕਸਟਮ ਕੰਟਰੋਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਜਾਂ ਸੈਂਟਰਲ ਡਰੱਗਜ਼ ਕੰਟਰੋਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਖਾਸ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹੋਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨੀਤੀ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ 1979 ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਸ ਲਈ, ਪੈਰਾ 3.1 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੈ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਜੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਤੋਂ ਘੋਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹੀ ਨੀਤੀਜਾ ਹੈ। 'ਡੀਮਰੇਜ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੱਢੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਦਰ ਜਾਂ ਰਕਮ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 'ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ' ਸਮੀਕਰਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰੈਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਪੈਰਾ

3 ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਆਯਾਤ ਵਸਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਅਥਾਰਟੀ/ਗਰਾਊਂਡ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਖੇਪਕਰਤਾ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਖੇਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ 'ਚਾਰਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ' ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਡੀਮਰੇਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵੈਧ ਰਸੀਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖੇਪ ਨੂੰ ਖੇਪ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਗੇ। ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ IAAI ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੁਫਤ ਦਿਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਮਾਂ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਖਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਜਨਤਕ ਨੇਟਿਸ ਲਈ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਮੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਨਹੀਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ, ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ 'ਮਜ਼ਾਜ਼ਸੁਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ' ਸਮੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੇਟਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਬਾਈਡਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਅਰਥਹੀਣ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੇ 80% ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਉਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (b) ਅਤੇ (c) ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤੀ ਕੇਸਾਂ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਨੀਤੀ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ

'ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ (ਏ) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਛੋਟਾਂ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੀਆਂ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਆਯਾਤ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੇਤਾਵਨੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ'। ਨੀਤੀ ਦੇ ਵਾਜਬ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ 80% ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਛੋਟ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨ ਧਾਰਕ (ਏ) ਅਤੇ (ਜੀ) ਦੋਵਾਂ ਅਧੀਨ ਛੋਟ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਡੀਮਰੇਜ 80% ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਾਰਜਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲਈ ਕੋਈ ਛੋਟ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ IAAI ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਸੰਸਥਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਜਨਤਕ ਨੇਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਪੈਰਾ (3) ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ। ਤਸਕਰੀ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਯਾਤ ਆਦਿ ਵਰਗੇ ਆਰਥਿਕ ਅਪਰਾਧਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦਾ, ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਬਲੀ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਉਪਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਵੈ-ਹਾਰਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇ। ਨਿਰਣਾਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਮਾਂ ਲੈਣ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੱਕ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਲ ਵਿੱਚੋਂ ਕੱਢਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਦੇ ਸੂਪ

ਵਿੱਚ ਫਸ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਉਹ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਬੀਤਣ ਕਾਰਨ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਾਲੋਂ ਕਈ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀ ਕਸਰਤ ਵਿਅਰਥ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਸੰਗਤ ਗੱਲ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਖਰਕਾਰ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਹੀ ਕੀਮਤ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਹੀ ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, 1992 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 798 ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਕੀਮਤ ਰੁਪਏ ਸੀ। 17,846 ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਦਰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੀਮਰੇਜ ਰੁਪਏ ਆ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 1,15,936; ਜੇਕਰ ਇਹ ਰਕਮ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਆਈਏਏਆਈ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਉਪਾਅ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਕੁੱਲ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। 17,000 ਇਸ ਲਈ, ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ IAAI ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਨਿਰਮਾਣ, ਇਸ ਲਈ, ਛੋਟੇ ਆਯਾਤਕਾਂ ਲਈ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ IAAI ਜਾਂ CWC ਲਈ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪ-ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਰਾਹੀਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਕਨੂੰਨੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਲੀਅਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਉਤਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੇਕਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਜਾਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਂਝੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ

ਇਹ ਸਵੈ-ਹਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਉਣਾ ਅਜਿਹੇ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਹੈ।

ਪਰ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ 1976 ਤੋਂ 1993 ਤੱਕ, ਹਵਾ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਰਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਬਹੁਤ ਬਦਲ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਿਅਸਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ, ਤਸਕਰੀ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ, ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਛੁਪਾਈ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਚਾਲਾਂ ਨੇ ਆਈਏਏਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਦੀ ਖ਼ਾਤਰ ਇਮਾਨਦਾਰ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਆਪਣੀ ਤਰਫੋਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡ ਕੇ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਵਿਵਾਦ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ ਆਈਟਮ ਬਾਰੇ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲੇ ਲਈ, ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੇਗਾ, IAAI ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚਾਏਗਾ, ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਸੇਵਾ ਕਰੇਗਾ। ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਅਮਲੀ ਹੱਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। IAAI ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਉਣ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕਰੇ। ਇਹ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ, ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚੇਗਾ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇਗਾ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਭਰੂਚਾ, ਜੇ.ਸੀ.ਏ. ਅਸੀਂ 798192 ਅਤੇ 3971/92.

ਇਹ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ ਜੋ ਹਰੇਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਅਥਾਰਟੀ), ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਮੀ ਦੇ ਚਾਰਜ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕਰੇ ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ। ਆਖਰਕਾਰ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਿਹਾਅ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਇਹਨਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਛੋਟ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਉਹਨਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਿਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, (1991) 2 ਦਿੱਲੀ ਵਕੀਲ 143, ਦਿੱਲੀ ਲਾਅ ਟਾਈਮਜ਼ 538. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਸੀ, ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਵਧੀ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਸ ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ibid) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬਨਾਮ ਮਿਸ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ। ., (1976) 1 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 721; ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 343 ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ., (1987) 1 S.C.R. 932.

ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ibid) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟੇਨਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਲ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, 5ਵੇਂ ਜਵਾਬਦੇਹ, ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਜਿਸ ਨੇ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਨ ਜੋ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ, ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮਿਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ. ਤਲੀਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਬਕਾਇਆ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਕਸਟਮ

ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੱਦ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੱਦ ਨੂੰ ਗਲਤ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਮਾਲ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਲਝਾਇਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ, ਪਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ।

ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼. ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਆਰ.ਐੱਸ., [1976) 1 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 721, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 24 ਅਪ੍ਰੈਲ 1963 ਤੋਂ 21 ਅਗਸਤ 1964 ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ, ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ (ਬੋਰਡ) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ। 1963, ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ. 3,20,951, ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ। ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੇ ਰੁ. 1963 ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਲੀਅਰ ਕੀਤਾ। ਜਨਵਰੀ 1965 ਵਿੱਚ, ਬੋਰਡ ਨੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਫਿਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜਾਂ ਗਲਤ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਜਾਂ

ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿਚ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਸਫਲਤਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 42, 43, ਅਤੇ 43ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਪੈਮਾਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਭਾਈਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ, ਸਟੇਰੇਜ, ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 42, 43, ਅਤੇ 43-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਰ ਸਕੇਲ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਹਰੇਕ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ, ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ. ਸੈਕਸ਼ਨ 44 (1a) ਨੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੇਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਬੁਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44(2) ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42, 43, ਅਤੇ 43ਏ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੋਰਡ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਕੇਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਕਿਤਾਬ। ਵਿੱਚ ਚੈਪਟਰ IV ਡੀਮਰੇਜ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਤਾਬ। ਵਿੱਚ ਚੈਪਟਰ IV ਡੀਮਰੇਜ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਮਰੇਜ ਨੂੰ "ਬੋਰਡ ਦੇ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸੈੱਡਾਂ ਜਾਂ ਵਿਹੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਛੱਡੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਚਾਰਜਯੋਗ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਮਰੇਜ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਤਵਾਰ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਛੁੱਟੀਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਭੱਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਮੁਫਤ ਦਿਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ". ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਸਕੇਲ 'ਏ' ਨੇ 'ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ' ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ

ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਐਤਵਾਰ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਛੁੱਟੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਤਿੰਨ ਕੰਮਕਾਜੀ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਫਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਮਿਤੀ ਜਦੋਂ ਆਖਰੀ ਪੈਕੇਜ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਿਖਰ ਪੰਨਾ. ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਮਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰਸਾਇਣਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13 (ਬੀ) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:

"(ਬੀ) ਜਿੱਥੇ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ, ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਡਰੱਗਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਤੋਂ, ਇਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਆਮ ਦਰ ਦੇ 30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਜਿਸ ਦਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਿਆਇਤ ਏ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ 30 ਦਿਨਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕੰਮਕਾਜੀ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਲਈ ਪੂਰੀ ਦਰ (ਭਾਵ ਤੀਜੇ ਸਲੈਬ) 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਹ ਕੁਝ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਭਾਉਣਗੇ। ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਹਰ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਹਰ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇੰਨੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦਰਾਂ ਦੇ ਬੇਸਮਝ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂ ਮਨਮਾਨੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤੈਅ ਕਰਨ 'ਤੇ ਰੋਕ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44(2) ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ

ਹੋਣ ਯੋਗ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਲਈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਬੋਰਡਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਜੋ ਦਰਾਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਉਹ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਬੋਰਡ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਇਸ ਜਾਂ ਉਸ ਆਯਾਤਕ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਲਾਭ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਵਿਸ਼ਾਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਸਨ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਟਰਾਂਜਿਟ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰੇਰਣਾ ਅਤੇ ਮਜਬੂਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰੇ। ਜਹਾਜ਼ਾਂ, ਵੈਗਨਾਂ ਵਾਂਗ, ਚਲਦੇ ਰਹਿਣੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਦਰਾਮਦਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਮੁਹਿੰਮ ਨਾਲ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ "ਡਿਮਰੇਜ" ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। "ਡਿਮਰੇਜ" ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ, ਇਸਲਈ, ਧਾਰਾ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਪਾਈ ਗਈ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਿਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਆਯਾਤਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੁਝ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 343, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੋਰਡ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਡਿਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਬਣਾਏ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਡਿਮਰੇਜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਮਾਲ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਯਾਤਕ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ; ਬੋਰਡ ਨੇ ਦੇਵਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਡਿਮਰੇਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ

ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਬੰਬਈ ਦੀ ਸਿਟੀ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ, ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਫਰਮਾਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਬੋਰਡ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਦਾ ਮਾਲ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦਰਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ; ਵੀ, ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਯੋਗ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"ਇਹ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਆਮ ਦਰ ਦਾ 1/6ਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। 60ਵੇਂ ਦਿਨ, 60ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 90ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ ਆਮ ਦਰ ਦਾ 1/3ਵਾਂ, 90ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 120ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ ਆਮ ਦਰ ਦਾ ਅੱਧਾ, ਆਮ ਦਰ ਦਾ 2/3ਵਾਂ 120ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ 150ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ, ਅਤੇ 150ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੀ ਦਰ 'ਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਰਾਂ ਦਾ ਪੈਮਾਨਾ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 48ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ, ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕੁਝ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਜੇ ਦਰਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਅਮੀਨਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਚਾਰੇ ਪਾਸਿਓਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਡੀਮਰੇਜ ਕਦੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼।

ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ, [1987] 1 S.C.R. 932, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸਨ। M/s ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰਿਲਾਇੰਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

“ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਆਯਾਤਕ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕ ਤੋਂ (ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਸੇ ਨਿਰਯਾਤਕ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼, [1976] 1 ਐਸ. 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਲਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੁਝ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ।”

ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਹੈ: ਇਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਕੀ ਹੈ? ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ), ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਢੀ ਗਈ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਯਾਨੀ ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਥੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੇ। ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ, ਸਿਵਾਏ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ। ਸਟੈਂਡਰਡ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ 'ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ' ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵੈਬਸਟਰਜ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ, ਇਸਦਾ ਅਰਥ 'ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ' ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ' ਸ਼ਬਦ, ਇਸ ਲਈ, ਰਖਵਾਲੇ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ CWC 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਰੱਖੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੋ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰਨਾ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਰਖਿਅਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੀਕਰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਚਰਚਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ' ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਇਕਮਾਤਰ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੈ ਜੋ IAAI ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (3) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ,

ਬੀਮਾ, ਆਦਿ ਲਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। IAAI ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਸਾਮਾਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੇ ਗੋਦਾਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕੰਮ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ' ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸੁਤੰਤਰ ਵਿਧਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨਾਲ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਦਰਾਂ ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਡੀਮਰੇਜ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਕਾਏ ਦੀ ਗਣਨਾ ਇਸ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਕੁਲੈਕਟਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਬਕਾਇਆ ਨਾ ਵਸੂਲਣ ਨੂੰ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ' ਦੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 150 ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਜ਼ਬਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿਕਰੀ, ਭਾੜੇ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇਸ ਲਈ, ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਪੈਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ

ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਹੁਣ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਬੇਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਐਕਟ ਦਾ ਚੈਪਟਰ IX ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਦਰਾਂ ਇੰਨੀਆਂ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਜਿਹੇ 'ਤੇ। ਦਰਾਂ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 63 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦਸ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ। 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਿਰਫ ਤੈਅ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।

ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿਚਲੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਤੱਕ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖੇ ਗਏ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ. ਜੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ

ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਬੇਕਾਰ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ। , ਜਾਂ ਇਹ ਇੱਕੋ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੋਵੇਂ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ। ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਵਿਧਾਨ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਵੱਲ ਸੇਧਿਤ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਨਤਕ ਭਲਾਈ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।

"ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ, ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਸਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਸਗੋਂ ਦੂਜੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ. ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ, ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸੇ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ. ਕ੍ਰਾਫੇਰਡਜ਼, ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ, 1989 ਪੀ. 420

ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧਾਨ, ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਪਰ ਉਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਕੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਆਂ-ਅਧਾਰਿਤ ਹਨ, ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਹਿੰਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਧਾਰਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਝਣਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕੇ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਰਾਰਤ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ ਸੀ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸ਼ਰਾਰਤੀ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਦਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਇੱਕੋ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਰਚਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ

ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਕਸੁਰਤਾ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਓਟਿਓਸ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕਰਤੱਵ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ ਸਮਾਜਿਕ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਪਹੁੰਚਾਵੇ ਜਾਂ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਹੋਵੇ। ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਵੈ-ਹਾਰਣ ਵਾਲੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਧਾਨਕ ਕਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਅਣਇੱਛਤ ਅਤੇ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਹੀ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਦੇਰੀ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੇ 1986 ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਸ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ, ਸਿਰਫ਼ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਪਿਛਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 13(ਬੀ) ਨੇ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਗ੍ਰੈਡਡ ਚਾਰਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਚਾਰਜਿੰਗ ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕੰਸਾਈਨਰ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਗੈਰਵਾਜਬ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇਹ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸੀ ਜੋ ਉਲਟ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਕਸਟਮ ਅਫਸਰ ਸਮੇਤ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 109 ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਇਆ ਕਿ ਗ੍ਰੈਡਡ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾ ਤਾਂ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ

ਸੀ। ਦੂਜੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਉਹ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰਰੇਜ ਕਲੇਮ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਇਸ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਆਚਰਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦਗਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, 1986 ਤੋਂ ਬਾਅਦ IAAI ਜਾਂ CWC ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦੀਆਂ ਹਨ। IAAI ਜਾਂ CWC ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, IAAI ਜਾਂ CWC ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸੂਚਨਾ ਨੂੰ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਵੀ, IAAI ਜਾਂ CWC ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ। CWC ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਟੈਰਿਫ ਦੀ ਧਾਰਾ (6) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇੰਡੀਅਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ 'ਡਿਲਿਵਰੀ' ਕਿ ਉਹ, ਜਦੋਂ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼। ਇੱਥੇ, ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ IAAI ਜਾਂ CWC ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 160 ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ

ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਾ ਨਤੀਜਾ IAAI ਨੂੰ ਇੱਕ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਬੈਲੀ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ IAAI ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬੀਮਾ ਚਾਰਜ, ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਵਜੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ IAAI ਜਾਂ CWC ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨਾਲ। ਇਹ IAAI ਜਾਂ CWC ਨੂੰ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਬੈਲੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, IAAI ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖੇਪਕਰਤਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ।

ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਹੁਣ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਨੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 (1971 ਦਾ 43) ਦੀ ਧਾਰਾ 37 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ) ਨਿਯਮ, 1980 ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਜੀ) 'ਡਿਮਰੇਜ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 IAAI ਨੂੰ ਚਾਰਜ/ਸਰਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ ਚਾਰਜਿਜ਼, ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼, ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਚਾਰਜ, ਡੀਮਰੇਜ, ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਚੇਅਰਮੈਨ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

ਨਿਯਮ 8 ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਚਾਰਜ - ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਨਿਰਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਿਪਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ।

ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਉਤਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਖੇਪਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੀਖਣ, ਉਸਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ, ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਤੱਕ 'ਨਿਸ਼ਿਸ਼ਟ ਖੇਤਰ' ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭੌਤਿਕ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। CWC ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45(11) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਗਰਾਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਨਵੰਬਰ 1984 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ 'ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45(2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ibid ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ।'

ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, IAAI ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੀ ਨੀਤੀ ਬਣਾਈ ਹੈ। ਇਹ 'ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ' ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨੀਤੀ ਦਾ ਪੈਰਾ 2 ਆਮ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਦਾ ਹੈ: (1) ਵਪਾਰਕ, (2) ਗੈਰ-ਸੰਗਠਿਤ ਸਮਾਨ, ਅਤੇ (3) ਗੈਰ-ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ। ਇਹ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਤ ਕੈਲੰਡਰ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਸਵਾਰੀ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਕਲਾਜ਼ (ਡੀ) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਅਣ-ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਛੁੱਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ (ਈ) ਇੱਕ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਵਜੋਂ ਡਾਕ ਸੰਚਾਰ ਲਈ ਤਿੰਨ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਪੈਰਾ 3 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਰਗੋ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪੈਰਾ 3.1 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਖੇਪਕਰਤਾ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (ਏ) ਤੋਂ (ਜੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ (ਏ) ਆਈ.ਟੀ.ਸੀ. ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਰਸਮਾਂ ਇਹ ਪਹਿਲੇ 90 ਦਿਨਾਂ ਲਈ 80% ਛੋਟ, ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ 50% ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਲਾਜ਼ (ਬੀ) ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਵਿੱਚ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਧੀਨ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਏ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਕਸਟਮ ਕੰਟਰੋਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਜਾਂ ਸੈਂਟਰਲ ਡਰੱਗਜ਼ ਕੰਟਰੋਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਖਾਸ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹੋਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨੀਤੀ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ 1979 ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ

ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਸ ਲਈ, ਪੈਰਾ 3.1 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੈ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸਬਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਜੇ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਤੋਂ ਘੋਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹੀ ਨੀਤੀਜਾ ਹੈ। 'ਡੀਮਰੇਜ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੱਢੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਦਰ ਜਾਂ ਰਕਮ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 'ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ' ਸਮੀਕਰਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰੋਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਪੈਰਾ 3 ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਅਰ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਲੈਕਸ ਵਿਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਆਯਾਤ ਵਸਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਅਥਾਰਟੀ/ਗਰਾਊਂਡ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਖੇਪਕਰਤਾ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਖੇਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ 'ਚਾਰਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ' ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਡੀਮਰੇਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵੈਧ ਰਸੀਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖੇਪ ਨੂੰ ਖੇਪ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਗੇ। ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ IAAI ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮੁਫਤ ਦਿਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਮਾਂ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਖਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਲਈ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਮੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਨਹੀਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ, ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ 'ਮਜ਼ਾਜ਼ਸ਼ੁਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ' ਸਮੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਬਾਈਡਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਨੂੰ ਅਰਥਹੀਣ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੇ 80% ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਉਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੋਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਆਈਏਏਆਈ ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (b) ਅਤੇ (c) ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤੀ ਕੇਸਾਂ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਨੀਤੀ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ 'ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ (ਏ) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਛੋਟਾਂ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੀਆਂ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਆਯਾਤ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੇਤਾਵਨੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ'। ਨੀਤੀ ਦੇ ਵਾਜਬ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ 80% ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਛੋਟ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੰਸਾਈਨ ਧਾਰਕ (ਏ) ਅਤੇ (ਜੀ) ਦੋਵਾਂ ਅਧੀਨ ਛੋਟ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਡੀਮਰੇਜ 80% ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਾਰਜਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲਈ ਕੋਈ ਛੋਟ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ IAAI ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਸੰਸਥਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਟ ਅਨੁਸੂਚੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾ (vii) ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਪੈਰਾ (3) ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ। ਤਸਕਰੀ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਯਾਤ ਆਦਿ ਵਰਗੇ

ਆਰਥਿਕ ਅਪਰਾਧਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦਾ, ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਬਲੀ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਉਪਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਵੈ-ਹਾਰਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਰ ਇਹ ਨੀਤੀਜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇ। ਨਿਰਣਾਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਮਾਂ ਲੈਣ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੱਕ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਲ ਵਿੱਚੋਂ ਕੱਢਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਦੇ ਸੂਪ ਵਿੱਚ ਫਸ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਉਹ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਬੀਤਣ ਕਾਰਨ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਾਲੋਂ ਕਈ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਰੀ ਕਸਰਤ ਵਿਅਰਥ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਸੰਗਤ ਗੱਲ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਖਰਕਾਰ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਹੀ ਕੀਮਤ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਹੀ ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, 1992 ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 798 ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਕੀਮਤ ਰੁਪਏ ਸੀ। 17,846 ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ ਦੀ ਦਰ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੀਮਰੇਜ ਰੁਪਏ ਆ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 1,15,936; ਜੇਕਰ ਇਹ ਰਕਮ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਆਈਏਏਆਈ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਉਪਾਅ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਕੁੱਲ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। 17,000 ਇਸ ਲਈ, ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ IAAI ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਨਿਰਮਾਣ, ਇਸ ਲਈ, ਛੋਟੇ ਆਯਾਤਕਾਂ ਲਈ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ IAAI ਜਾਂ CWC ਲਈ ਸਵੈ-ਹਾਰਦਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪ-ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਰਾਹੀਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਕਨੂੰਨੀ ਨੀਤੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ

ਕਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਕਨੂੰਨ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਲੀਅਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਉਤਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੇਕਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਜਾਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਂਝੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇਹ ਸਵੈ-ਹਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ 1986 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਉਣਾ ਅਜਿਹੇ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਹੈ।

ਪਰ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ 1976 ਤੋਂ 1993 ਤੱਕ, ਹਵਾ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਰਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਬਹੁਤ ਬਦਲ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਿਅਸਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ, ਤਸਕਰੀ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ, ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਛੁਪਾਈ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਚਾਲਾਂ ਨੇ ਆਈਏਏਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਦੀ ਖ਼ਾਤਰ ਇਮਾਨਦਾਰ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਆਪਣੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡ ਕੇ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਵਿਵਾਦ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ ਆਈਟਮ ਬਾਰੇ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲੇ ਲਈ। ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੇਗਾ, IAAI ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚਾਏਗਾ, ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਸੇਵਾ ਕਰੇਗਾ। ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਅਮਲੀ ਹੱਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। IAAI ਜਾਂ ਸਾਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾ

ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਉਣ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ (vii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕਰੇ। ਇਹ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ, ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਤੋਂ ਬਚੇਗਾ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇਗਾ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਭਰੂਚਾ, ਜੇ.ਸੀ.ਏ. ਅਸੀਂ 798192 ਅਤੇ 3971/92.

ਇਹ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ ਜੋ ਹਰੇਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਅਥਾਰਟੀ), ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਮੀ ਦੇ ਚਾਰਜ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕਰੇ ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਹਵਾਈ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ। ਆਖਰਕਾਰ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਿਹਾਅ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਕੇਲ 'ਤੇ ਇਹਨਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਛੋਟ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ। ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਉਹਨਾਂ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ

ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਿਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, (1991) 2 ਦਿੱਲੀ ਵਕੀਲ 143, ਦਿੱਲੀ ਲਾਅ ਟਾਈਮਜ਼ 538. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਸੀ, ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਵਧੀ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਸ ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ibid) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬਨਾਮ ਮਿਸ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ। ., (1976) 1 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 721; ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 343 ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ., (1987) 1 S.C.R. 932.

ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ibid) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟੇਨਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਲ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, 5ਵੇਂ ਜਵਾਬਦੇਹ, ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਜਿਸ ਨੇ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਨ ਜੋ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ, ਇਸ ਲਈ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ

ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮਿਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ. ਤਲੀਸ਼ੁਲ ਇੰਪੈਕਸ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਬਕਾਇਆ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੱਦ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੱਦ ਨੂੰ ਗਲਤ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਮਾਲ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। . ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਲਝਾਇਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਸ਼ੂਲ ਇੰਪੈਕਸ, ਪਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ।

ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼. ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਆਰ.ਐੱਸ., [1976] 1 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 721, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 24 ਅਪ੍ਰੈਲ 1963 ਤੋਂ 21 ਅਗਸਤ 1964 ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ, ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ (ਬੋਰਡ) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ। 1963, ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ. 3,20,951, ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ। ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੇ ਰੁ. 1963 ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਲੀਅਰ ਕੀਤਾ। ਜਨਵਰੀ 1965 ਵਿੱਚ, ਬੋਰਡ ਨੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ

ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਫਿਰ ਦਰਅਮਦਕਾਰ, ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜਾਂ ਗਲਤ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਸਫਲਤਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 42, 43, ਅਤੇ 43ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਪੈਮਾਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਭਾਈਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ, ਸਟੋਰੇਜ, ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 42, 43, ਅਤੇ 43-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਰ ਸਕੇਲ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਹਰੇਕ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ, ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ. ਸੈਕਸ਼ਨ 44 (1a) ਨੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੇਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਬੁਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44(2) ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42, 43, ਅਤੇ 43ਏ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੋਰਡ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ

ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਕੇਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਕਿਤਾਬ । ਵਿੱਚ ਚੈਪਟਰ IV ਡੀਮਰੇਜ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਤਾਬ । ਵਿੱਚ ਚੈਪਟਰ IV ਡੀਮਰੇਜ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਮਰੇਜ ਨੂੰ "ਬੋਰਡ ਦੇ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸੈੱਡਾਂ ਜਾਂ ਵਿਹੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਛੱਡੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਚਾਰਜਯੋਗ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਮਰੇਜ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਤਵਾਰ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਛੁੱਟੀਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਭੱਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਮੁਫਤ ਦਿਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਤੇ". ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਸਕੇਲ 'ਏ' ਨੇ 'ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ' ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਐਤਵਾਰ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਛੁੱਟੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਤਿੰਨ ਕੰਮਕਾਜੀ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਫਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਮਿਤੀ ਜਦੋਂ ਆਖਰੀ ਪੈਕੇਜ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਿਖਰ ਪੰਨਾ. ਮੁਫਤ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਮਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰਸਾਇਣਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਯਮ 13 (ਬੀ) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:

"(ਬੀ) ਜਿੱਥੇ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ, ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਡਰੱਗਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਤੋਂ, ਇਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਆਮ ਦਰ ਦੇ 30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਜਿਸ ਦਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਿਆਇਤ ਏ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ 30 ਦਿਨਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕੰਮਕਾਜੀ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਲਈ ਪੂਰੀ ਦਰ (ਭਾਵ ਤੀਜੇ ਸਲੈਬ) 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਹ ਕੁਝ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਭਾਉਣਗੇ। ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਹਰ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਹਰ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇੰਨੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦਰਾਂ ਦੇ ਬੇਸਮਝ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂ ਮਨਮਾਨੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤੈਅ ਕਰਨ 'ਤੇ ਰੋਕ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44(2) ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਯੋਗ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਲਈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਬੋਰਡਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਜੋ ਦਰਾਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਉਹ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਬੋਰਡ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਇਸ ਜਾਂ ਉਸ ਆਯਾਤਕ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਲਾਭ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਵਿਸ਼ਾਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਸਨ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਟਰਾਂਜਿਟ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰੇਰਣਾ ਅਤੇ ਮਜਬੂਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰੇ। ਜਹਾਜ਼ਾਂ, ਵੈਗਨਾਂ ਵਾਂਗ, ਚਲਦੇ ਰਹਿਣੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਦਰਾਮਦਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਮੁਹਿੰਮ ਨਾਲ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ "ਡਿਮਰੇਜ" ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। "ਡਿਮਰੇਜ" ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਅਰਥ, ਇਸਲਈ, ਧਾਰਾ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਪਾਈ ਗਈ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਆਯਾਤਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੁਝ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿਚ 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. 343, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬੋਰਡ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਬਣਾਏ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਮਾਲ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਯਾਤਕ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ; ਬੋਰਡ ਨੇ ਦੇਵਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਡੀਮਰੇਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਡੀਮਰੇਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਬੰਬਈ ਦੀ ਸਿਟੀ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ, ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਫਰਮਾਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਬੋਰਡ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਦਾ ਮਾਲ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦਰਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ; ਵੀ, ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਯੋਗ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ. ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

"ਇਹ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਆਮ ਦਰ ਦਾ 1/6ਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। 60ਵੇਂ ਦਿਨ, 60ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 90ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ ਆਮ ਦਰ ਦਾ 1/3ਵਾਂ, 90ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ

ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 120ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ ਆਮ ਦਰ ਦਾ ਅੱਧਾ, ਆਮ ਦਰ ਦਾ 2/3ਵਾਂ 120ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ 150ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੱਕ, ਅਤੇ 150ਵੇਂ ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੀ ਦਰ 'ਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਰਾਂ ਦਾ ਪੈਮਾਨਾ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 48ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ, ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕੁਝ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਜੇ ਦਰਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਅਮੀਨਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਚਾਰੇ ਪਾਸਿਓਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਡੀਮਰੇਜ ਕਦੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼।

ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ, [1987] 1 S.C.R. 932, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸਨ। M/s ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰਿਲਾਇੰਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

“ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਆਯਾਤਕ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕ ਤੋਂ (ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਸੇ ਨਿਰਯਾਤਕ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਤੋਂ

ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਅਦਰਜ, [1976] 1 ਐਸ. 3 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਲਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਬੰਦਰਗਾਹ. ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਫਿਕਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਲਈ ਪੋਰਟ ਪਰਿਸਰ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਾਹੇਵੰਦ ਬਣਾਉਣਗੇ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੁਝ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ।"

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵੇਖਣ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਸੀ। . ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ 'ਤੇ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਪੂਰੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। ਜੇਕਰ ਆਖਰਕਾਰ ਸਬੰਧਿਤ ਪਾਰਟੀ ਕਸੂਰਵਾਰ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਬੰਧਤ ਪਾਰਟੀ ਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਪੂਰੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦਾ ਹੁਣ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 59 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਲੀਅਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜੋ ਇਸਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਸ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ

ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 3,53,514.75 ਰੁਪਏ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਇੱਕ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਪੱਖਪਾਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਦਾ ਹੋਵੇ, ਕੁਦਰਤੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਆਂ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀ, ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਬਣਾਇਆ ਸੀ, ਉਹਨਾਂ ਅਵਧੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕਸੂਰ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੋਰਡ ਉਹਨਾਂ ਅਵਧੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀਆਂ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਬੋਰਡ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇਕਾਈਆਂ ਹਨ ਇਸ ਲਈ ਅਦਾਲਤਾਂ ਸਬੰਧਤ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸੁਣੇ ਬਿਨਾਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ ਜੋ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971, ਧਾਰਾ 3(1), ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟਸ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (ਅਥਾਰਟੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3(2) ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਾਂਝੀ ਮੋਹਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਅਤੇ ਅਚੱਲ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕਰਨ, ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ

ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਾਮ. ਇਹ ਧਾਰਾ 3(3) ਦੇ ਕਾਰਨ, ਇੱਕ ਚੇਅਰਮੈਨ, ਸਿਵਲ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ, ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਛੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਤੇ 13 ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੈਂਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਹੋਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀਆਂ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 14 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਅਤੇ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 16(1) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰਨਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਕੰਮ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 16(2) ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਜਾਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 16(3)(d) ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 17 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਅਨੰਦ ਲੈਣ ਲਈ, ਫੀਸਾਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 35 ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ, ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਅਤੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਨੀਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਿਵਸਥਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 37(2)(d) ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 16(3)(d) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਈ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਆਈਏਏ (ਗੁੱਡਜ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1980 ਨਾਮਕ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ

4 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਟੇਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਸਮੇਤ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਦੇ ਕਾਰਨ, ਚੇਅਰਮੈਨ, ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਅਨੁਸਾਰ, ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੀਤੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ, ਆਯਾਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੱਤ ਕੈਲੰਡਰ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਨੀਤੀ ਗ੍ਰੇਡ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਛੋਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਛੋਟ ਪਹਿਲੇ 90 ਦਿਨਾਂ ਲਈ 80%, 90 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 50% ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਸਮਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੀ ਛੋਟ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣਾਤਮਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 80% ਦੀ ਛੋਟ ਉਪਲਬਧ ਹੈ।

ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਉਪਬੰਧ, ਇਸ ਲਈ, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੇਰੇਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੀਤੀ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਮੈਸਰਜ਼ ਅਮਿੰਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ, ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਅਥਾਰਟੀ ਉੱਤੇ ਓਨਾ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੰਨਾ ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, 30 ਅਪ੍ਰੈਲ 1986 ਦੇ ਕਸਟਮ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਨੰਬਰ 30/86 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ "ਅਨਲੋਡਿੰਗ/ਲੋਡਿੰਗ - ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਕਸਟਡੀ" ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ, ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ, ਨਿਰਯਾਤਕਾਂ, ਅਤੇ ਕਲੀਅਰਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8, 33, 34, ਅਤੇ 45 ਦੇ

ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਕਲੈਕਟਰ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਨੇ ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਸਮੇਤ ਘਰੇਲੂ ਆਗਮਨ ਅਤੇ ਰਵਾਨਗੀ ਖੇਤਰ, ਕਾਰਗੋ ਟਰਮੀਨਲ ਨਿਊ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਮੀਨਲ ਕੰਪਲੈਕਸ (ਥੋੜ੍ਹੇ ਲਈ ਸੀਟੀਐਨਆਈਟੀਸੀ) ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਹਾਤੇ ਸਮੇਤ ਮੌਜੂਦਾ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਖੇਤਰ ਵਜੋਂ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਕਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸੀਟੀਐਨਆਈਟੀਸੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ (vii), ਜੋ ਕਿ ਇਹ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ:

"ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ/ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਆਦਿ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ, ਮੈਸਰਜ਼ IAAI ਦੁਆਰਾ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ/ਸਟੋਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕਸਟਮਜ਼ ਦਾ।"

ਉਕਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸਾਂ ਅਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਡਿਮਰੇਜ ਦੀ ਛੋਟ ਦੀ ਨੀਤੀ ਅਜੇ ਵੀ ਕਸਟਮ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕਸਟਮ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡਿਮਰੇਜ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। M/s ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ. ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ, ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ

ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਕਸਟਮ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਕਤ ਕਸਟਮ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 33 ਧਾਰਾ 8 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 34 ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਢੁਕਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਛੱਡ ਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਅਨਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ:

1. ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਣਲੋਡ ਕੀਤੇ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ ਜਿਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ, ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਅਧਿਆਇ VII ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
2. ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ,

(a) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ;

(ਬੀ) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ।

ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਉਸਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਣ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਖਰਚੇ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਇਕ ਪਾਸੇ ਕਸਟਮ ਐਕਟ ਦਾ ਮਕਸਦ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਨ। ਪਹਿਲਾਂ ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ 'ਤੇ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀਆਂ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ, ਉੱਥੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇੱਕ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਉਤਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਕਸਟਮ ਦੀਆਂ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੇਰੇਜ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਫਸਰਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਉੱਥੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਸਪੇਸ ਦੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ, ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੋ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੱਕ, ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਤੋਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਹੋਣ ਤੱਕ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਉਕਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ; ਜਿਸ ਦੀ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਅਣਉਚਿਤ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੀ ਧਾਰਾ 35, ਅਤੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਨੂੰ, ਨੀਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਇੱਕ ਮੌਕਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵਿਹਾਰਕ ਹੈ, ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਪਟਪੜਗੰਜ, ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੱਕ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971, ਅਤੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲਾਂ (ਸੀ. ਏ. ਨੰ. 798/92, 3971/92, ਅਤੇ 4227/92) ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ”

****ਵੇਂਕਟਚਲਾ, ਜੇ.****

ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ("ਐਕਟ") ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ("ਆਈਏਏਆਈ") ਨੂੰ ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਰਖਵਾਲੇ ਹੋਣ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ("ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ") ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ - ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਪ੍ਰਗਤੀ ਮੈਦਾਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ

ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ("ਕਾਰਗੋ") ਦੀ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਕੀ ਉਹ ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਸਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ, ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਖਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ?

ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰ ਮੇਰੇ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਭਰਾਵਾਂ ਆਰ.ਐਮ. ਸਹਾਏ ਅਤੇ ਐਸ.ਪੀ. ਭਰੂਚਾ, ਜੇ.ਜੇ., ਆਪਣੇ ਵੱਖਰੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਫਾਇਦਾ ਹੋਇਆ। ਸਵਾਲ ਕਾਫ਼ੀ ਮਹੱਤਵ ਵਾਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਇਸ 'ਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ, ਆਪਣਾ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦਾ ਹਾਂ।

1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 798, 1991 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 554 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 24.9.1991 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ-1 (ਰਿੱਟ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ) ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨ) ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ, ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ-) ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ 1) - ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਖੋਪਦਾਤਾ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੁਰਾਣੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਿਆ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, (1991) 2 ਦਿੱਲੀ ਵਕੀਲ 1.

1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 3971, 1989 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 3235 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 3.2.1992 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਈਏਏਆਈ - ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ, ਇਸਨੇ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਡੈਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸਨਮਾਨ - ਜਵਾਬਦਾਤਾ-1 ਇੱਥੇ। ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੈਸਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪੁਰਾਣੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, 1991 ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. 554 ਨੇ 21 ਸਤੰਬਰ 1991 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4227 ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 22.1.1992 ਦੇ 1991 ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. ਨੰਬਰ 1751 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੇ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿੱਚ ਡਿਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰੇ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ। ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੈਸਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ (ਸੁਪਰਾ), ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 798 ਅਤੇ 1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 3971 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, "ਆਈਏਏਆਈ," ਆਮ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ 1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4227 ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੋਵੇਗਾ।

M/s ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ), ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ IAAI ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ, ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਉਸੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ, ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਆਪਣਾ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਬੰਧਤ ਕੰਟੇਨਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45(1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੀ. ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ। ਵਿੱਚ M/s. ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ (ਸੁਪਰਾ), ਉਸੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਫੈਸਲਾ ਸੀ.ਏ. ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। 1992 ਦੇ ਨੰਬਰ 3971, ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਿਗਰਾਨ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਖੇਪਕਰਤਾ 'ਤੇ। ਪਰ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਤਾਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਸਟੋਰੀਅਨ ਕੋਲ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖੇਪੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਇਸ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਖੇਪਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਿਗਰਾਨ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਖੇਪਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਇੱਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਇਸ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ

ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਉਪਬੰਧ, ਜੋ ਕਿ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"45. ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ। - (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਣਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ ਜਿਸਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਜਾਂ ਚੈਪਟਰ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ।"

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਣਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ ਜਿਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਣਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਜਿਸਨੇ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 30/86 ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਨੇ ਉਸ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ IAAI ਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਟਰਮੀਨਲ, ਨਿਊ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਮੀਨਲ ਕੰਪਲੈਕਸ ("ਸੀਟੀਐਨਆਈਟੀਸੀ" ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।), ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਉਸ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਸੀਟੀਐਨਆਈਟੀਸੀ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ, ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸ਼ਰਤ (vii) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ:

"(vii) ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ/ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਆਦਿ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ/ਸਟੋਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਮੈਸਰਜ਼ IAAI ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਉਕਤ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਈਏਏਆਈ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ IAAI ਨੂੰ ਕਿਹੜੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਿਭਾਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ।) ਇਸ ਦਾ, ਜੋ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"45. ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ। -

(1)

(2) ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ -

(a) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ;

(ਬੀ) ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ।"

ਪਰ, ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2), ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨਿਗਰਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ

ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਸਾਈਨ 'ਤੇ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚੇ ਨਾ ਲਏ ਜਾਣ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ।

ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ IAAI ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (d) ਦੀ ਸ਼ਰਤ (vii) ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ਕਤੀ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵੱਲ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਸਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤ (vii) ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। (d) ਇਸ ਦੇ ਲਈ, IAAI ਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨ ਤੋਂ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ। ਨਾ ਹੀ ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਲੱਭਣ ਦੀ ਮੇਰੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲੱਭਣ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਇਆ ਜੋ ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹੈ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸੰਸਦ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਰਖਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ (ਪ੍ਰੋਪਰਟੀਆਂ) ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਰੱਖਣ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਰਾਹਤ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਤੋਂ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 ਵਿੱਚ ਉਪਬੰਧ ਇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"63. ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ। - (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ

ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਦਰਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਨਿਸ਼ਚਿਤ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(2) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚੇ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦਸ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ, ਗੋਦਾਮ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ, ਕਾਰਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ (ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ)।"

ਜਦੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ-ਕੀਪਰ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਦਰਾਂ ਇੰਨੀਆਂ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਗੋਦਾਮ-ਕੀਪਰ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਲਈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਜਦੋਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਗੋਦਾਮ-ਰੱਖਿਅਕ ਨੂੰ ਵੀ ਗੋਦਾਮ ਵੇਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਬਿਨਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਮਾਲ, ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਦੀ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਰੱਖਣ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਰਿਹਾਅ ਕਰਨਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਇਰਾਦਾ ਹੈ। ਉਲਟ.

ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਆਈਏਏਆਈ ਨੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 - "ਆਈਏਏ ਐਕਟ" ਦੀ ਧਾਰਾ 37 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ

ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ, ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਹਨ। ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਸਟੇਰੇਜ਼ ਐਂਡ ਪ੍ਰੋਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਗੁਡਜ਼) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1980, ਜਿਸ ਨੂੰ IAAI ਨਾਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਡ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਜਾਂ ਸਰਚਾਰਜਾਂ, ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ, ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਛੋਟ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਨਿਯਮ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਪਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ, ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਈਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ, ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਅਤਿ ਉਲੰਘਣਾ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 30/86 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤ (vii) ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਿਰਾਸਤੀ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਨਾ ਕਰਨ ਜਿਸ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 30/86 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੀ ਸ਼ਰਤ (vii) ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।, ਕੋਈ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਉਸ ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ, ਜਿਸਦਾ ਉਸਨੇ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦਾ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸੀ। ਕਸਟਮਜ਼ ਜਾਂ ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ

(1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 30/86 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਧੀਨ ਸ਼ਰਤ (vii) 'ਤੇ ਮੇਰੇ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਖੇਪ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੀ ਹੈ। ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਸਬੰਧਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਗੋ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨਿਗਰਾਨ ਸੀ। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਦੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਸਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ v. M/s. ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਆਰ.ਐਸ., (1976) 1 ਐਸਸੀਆਰ 721 ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪਹਿਲਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਆਯਾਤਕਾਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਅਮਿੰਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ, ਇਸ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ, ਬੋਰਡ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਫਤ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੋਰਡ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 3,20,951 ਅਤੇ

ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਮੰਨੀ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਨੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਸੂਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ। ਪਰ ਉਸ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ 'ਚ ਦੇਰੀ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਾਮਲਾ ਲਿਆਂਦਾ, ਤਾਂ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਘੋਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਕਸਟਮ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਧਿਕਾਰੀ।

ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਜ਼ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) 3 ਐਸਸੀਆਰ 343 ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਦਾ ਬੋਰਡ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੂਜਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ। ਪੋਰਟ ਆਫ ਬੰਬੇ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਬੋਰਡ, ਜਿਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਜਿਸ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਉਹ ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਕੇਸ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਹੈ। ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਨੇ ਇਸ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਸੀ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਨੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਕਨੂੰਨ ਕਦੇ ਵੀ ਲਾਗੂ

ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, (1987) 1 ਐਸਸੀਆਰ 932 ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤੀਜਾ ਹੈ। ਉੱਥੇ, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੇ ਉਪਬੰਧ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਸਨ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ), ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

“ਕਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਆਯਾਤਕ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕ ਤੋਂ (ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਸੇ ਨਿਰਯਾਤਕ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਅਮੀਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼, (1976) 1 ਐਸਸੀਆਰ 721 ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਗੁਡਸ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ, (1977) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 3 SCR 343. ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਅਸਲ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਸਨ ਪਰ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਅਜੇ ਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਘੱਟ ਉਪਬੰਧ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਨਿਕਾਸੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮੁਫਤ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੁਝ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ।”

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਅਥਾਰਟੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਖਵਾਲੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਉਹ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਜਾਂ ਖੇਪ ਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਜੋ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਬੰਦਰਗਾਹ ਟਰੱਸਟਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਵਸੂਲਣ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਖੇਪੀਆਂ ਤੋਂ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਲਈ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਿਚਾਰ ਮੈਂ ਇਹ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਈਏਏਆਈ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਡੈਲੀਗੇਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਈਏਏਆਈ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਾ ਦੇਣਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਿਯਮ, ਜੋ ਕਿ ਰੱਖਣ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ IAAI ਦੁਆਰਾ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਂਟਰਲ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ

ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਆਈਏਏਆਈ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟਾਂ, ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਜਾਂ ਖੋਪ ਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਵੱਖਰਾ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ IAAI ਦੇ ਹੱਕ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਰੱਖਿਅਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਵਸਤੂਆਂ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਚੰਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੇ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਸਵਾਲ ਦਾ ਮੇਰਾ ਜਵਾਬ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਵਾਲਾ ਬਣਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਤੱਕ ਇੰਦਰਾ ਗਾਂਧੀ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਬਣਨ ਲਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਰਖਿਅਕ ਬਣਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ - ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਕੰਪਲੈਕਸ, ਪ੍ਰਗਤੀ ਮੈਦਾਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਖਰਚੇ ਨਾ ਲੈਣ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ - "ਕਾਰਗੋ", ਉਸਦੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਉਸਨੂੰ ਐਕਟ, ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਲਈ ਕਸਟਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਡੈਲੀਗੇਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਆਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਕੰਸਾਈਨੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ IAAI ਜਾਂ CWC ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੈਂ ਜੋ ਨਜ਼ਰੀਆ ਲਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਅਪੀਲਾਂ ਅਧੀਨ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤ੍ਰਿਸੂਲ ਇੰਪੈਕਸ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਜਿਸਦਾ ਇਸ ਨੇ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਵੀ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4227:

ਸਾਡੇ ਵੱਖਰੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ (ਆਰ. ਐੱਮ. ਸਹਾਏ, ਜੇ. ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਐੱਸ. ਪੀ. ਭਰੂਚਾ ਅਤੇ ਐੱਨ. ਵੈਂਕਟਚਲਾ, ਜੇ. ਜੇ. ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਲਈ), ਅਪੀਲਾਂ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਰ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਸਾਰ

ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (CWC), ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਥਾਪਿਤ, ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1971 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (IAAI) ਦੇ ਸਮਾਨ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਸੰਸਥਾ ਹੈ। CWC ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ IAAI ਤੋਂ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼, ਜਿਸ ਨੇ ਆਯਾਤਕ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ-1) ਨੂੰ ਸੀਡਬਲਯੂਸੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਿਛਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ

ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, CWC 'ਤੇ ਬਰਾਬਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਅਪੀਲਾਂ (1992 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 798, 1992 ਦੀ 3971, ਅਤੇ 1992 ਦੀ 4227) ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-1 ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਆਰਡਰ

ਇਹ ਫੈਸਲਾ IAAI ਅਤੇ CWC ਵਰਗੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰੇਖਾਂਕਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮਾਲ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।

ਆਰ.ਏ.

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Tarun Mehra

Advocate