

ਰਾਜੇਸ਼ ਬਿੰਦਲ ਅਤੇ ਹਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਸਿੱਧੂ ਜੇ. ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਸ਼੍ਰੀ ਲਕਸ਼ਮੀ ਸਟੀਲਜ਼ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਸ — ਜਵਾਬਦੇਹ

2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 10021

ਦਸੰਬਰ 23, 2016

ਏ) ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950—ਆਰਟ. 226—ਕਸਟਮ ਐਕਟ, 1962— S.18—ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963—ਕਸਟਮ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2009 ਵਿਚ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ—ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ—ਡਿਸਟਰਿਬਿਊਸ਼ਨ—ਬੰਦੀ ਦੀ ਮੰਗ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼—ਕਿਸ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਹੈ— ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਦਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ- ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਆਫ ਰੈਵੇਨਿਊ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ (ਡੀਆਰਆਈ), ਲੁਧਿਆਣਾ, ਨੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਖੁਫੀਆ ਜਾਣਕਾਰੀ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਖੋਪ ਨੂੰ ਹੋਲਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ- 22.12.2015 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਖੋਪ ਦੇ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ 48 ਘੰਟੇ—ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖੋਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ—ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 30.12.2015 ਅਤੇ 01.01.2016 ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਚਣ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਭੇਜੇ ਸਨ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼-ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ-ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ-ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟ/ਕੋਇਲ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ—ਖੋਪ ਦੇ 10% ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ- ਮੋਟਾਈ ਦੇ ਇਸ ਮਾਮੂਲੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਸੀ-ਉਸ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿ ਖੋਪ ਨੂੰ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ S.18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਕੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਤਿਮ ਰਾਏ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। -ਪਰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ - ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲੈਬਰਟਰੀ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪੀ. ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ - ਇਸਦੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ (ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ "ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ

ਰੋਲਡ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਜਾਪਦਾ ਹੈ" - ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਕੀ ਖੇਪ ਗਰਮ ਸੀ

ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸ਼ੀਟਾਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਤਾਜ਼ੇ ਖਿੱਚੇ ਗਏ ਨਮੂਨੇ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ-ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ-ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਲੀਬਿਤ ਹੈ, ਮਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਐਡਜਸਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਮਾਲ ਵਰਜਿਤ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸ਼ੱਕ ਸੀ ਕਿ ਖੇਪ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਮੱਗਰੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ—ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਉਤਪਾਦ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ—ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ, ਬਿਨਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ—ਟੀ.ਸੀ.ਆਰ. ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ, ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟੈਸਟਿੰਗ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸਨ-ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਲੀਬਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਇਸਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ/ਅਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲਤਾ ਟਾਲਣਯੋਗ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਕਿਸੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਅੱਗੇ ਰੱਖੀ ਗਈ, ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਖੇਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਆਯਾਤਕ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ, ਅਤੇ 1962, ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ-ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ- ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ- ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਕਸੂਰਵਾਰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ- ਇਹ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ- ਇਸ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ- ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸਦੀ ਮੁਆਫੀ ਮੰਗਣ ਦੀ ਅਜ਼ਾਦੀ 'ਤੇ ਰਹੇ- ਅਫਸਰਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੱਚਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜੋ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਮਾਲ-ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦਾ ਸਟੈਂਡ ਕਦੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਮਾਲ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸਮਾਨ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਫ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਵੀ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਹਿਲੀ ਖੇਪ ਲਈ, 4.12.2015 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਅਤੇ ਤੀਜੀ ਖੇਪ ਲਈ, ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 11.12.2015 ਅਤੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਜਿਹਾ ਮਸਲਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਇਕੱਠੇ ਬੰਦੀ

ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਨੇ ਵਿਵਾਦ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੋਈ ਉਤਪਾਦ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵਾਲੀ ਨਾਮਵਰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸਮੇਤ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਟਿਡ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਸੈਪਲ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ, ਕੋਲ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦਾ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵੀ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ।

(ਪੰ: ੭੭)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ/ਇਨ-ਐਕਸ਼ਨ ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਟਾਲਣਯੋਗ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਤੁਰੰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਕਿ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨੀ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੀ ਪਰਹੇਜ਼ਯੋਗ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿਚ ਉਲਝੇ ਹੋਏ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

(ਪੰ: ੭੮)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 4.12.2015 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਅਤੇ 11.12.2015 ਦੇ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ 'ਤੇ ਵੀ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। 14.12.2015 ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਤੋਂ। ਡੀਆਰਆਈ/ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ 100% ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕੇ ਜਾਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਕਰਵਾਉਣਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਅਤੇ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 22.12.2015 ਅਤੇ 28.12.2015 ਨੂੰ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਦੋਂ ਤੀਜੀ ਖੇਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਅਹੁਦਾ ਉਹੀ ਰਿਹਾ। ਜਦੋਂ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੂੰ 30.12.2015 ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੱਤਰ ਵੀ.

ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਕਿ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ 100% ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ 4.12.2015 ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਬਿੱਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਮਹੀਨਾ ਬੀਤ ਗਿਆ ਸੀ, ਸੈਪਲਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਿਰਫ 5.1.2016 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ, ਜੋ ਕਿ 11.1.2016 ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਹੋਈ।

(ਪੰ: ੮੪)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਸਮੇਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ, ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਬੇਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਪਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਮੰਗਣ ਲਈ ਆਜ਼ਾਦ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਪੰ: 107)

ਅ) ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950—ਆਰਟ. 226—ਕਸਟਮ ਐਕਟ, 1962— ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963—S.53—ਕਸਟਮ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2009 ਵਿਚ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੰਭਾਲ, 2009—ਦੀ ਲਾਗੂਯੋਗਤਾ—ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਿਰਾਸਤ—ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ—ਡਿਮਾਂਡ ਆਫ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ—ਚਾਰਜ ਹੈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ - ਕੀ ਚਾਰਜ ਮੁਆਫ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਦਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ - ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਆਫ ਰੈਵੇਨਿਊ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ (ਡੀਆਰਆਈ), ਲੁਧਿਆਣਾ, ਨੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਖੁਫੀਆ ਇਨਪੁਟ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਖੇਪ ਨੂੰ ਹੋਲਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ— ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਅਸਥਾਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ— ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਰਿਹਾਈ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰੀ ਹੋਈ- ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਸਹਿਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ — ਕੀ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਕੋਲ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ—ਹੋਲਡ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ-ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਕਰਨਾ ਹੈ 1962, ਐਕਟ - 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ S.53 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ, ਬੋਰਡ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ - ਕਿਉਂਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6(1) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਬਾਅਦ ਦੇ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ, ਕਸਟਮ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ-ਅੱਗੋਂ ਰੱਖੇ ਗਏ, ਇਹ ਨਿਯਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ, ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ - ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਹੋਲਡ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ

ਮਾਲ (Rajesh Bindal, J) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀਆਰਆਈ ਹਨ ਜੋ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਦੇ ਹਨ - ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਕਟੋਨਰਾਂ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟੈਂਡਿੰਗ ਕਰਕੇ ਤੁਰੰਤ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹਰ ਸਾਲ ਅਰਬਾਂ ਡਾਲਰਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ-ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਅੱਪਗਰੇਡ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਮਾਲ ਦਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਬੇਈਮਾਨ ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜਾ ਲਾਭ ਦੇਣਾ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ, ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਦੀ ਹੱਦਬੰਦੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦਾ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 9 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ, ਮੁਅੱਤਲੀ ਜਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

(ਪੰ: 116)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਉਹ 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 53 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੋਰਡ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਨੀਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਲਈ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 6(1) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹਨ, ਕਸਟਮ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 7-ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਸੀਨੀਅਰ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 8-ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਖੁਫੀਆ ਅਫਸਰ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ.

(ਪੰ: 122)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਦੀ ਬੇਲੋੜੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਬੋਝ ਹੋ

ਲਾਗਤ ਇਹ ਸਿਰਫ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੰਜੀਵ ਵੂਲਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਹੋ ਰਾਏ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਯਾਤਕ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਭਾੜੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ, ਉਹ ਡੀਆਰਆਈ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(ਪੰ: 126)

ਅੱਗੋਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸੁਣਵਾਈ ਸਮੇਂ ਇਹ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੋੜਾਂ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕਟੋਨਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ। ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਾਮਾਨ ਸਮੇਤ ਹਿਰਾਸਤ 'ਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਕਟੋਨਰਾਂ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਕੇ ਤੁਰੰਤ ਮੁਫਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹੋਰ ਕਟੋਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਡਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਚੋਰੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(ਪੰ: 127)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਸਾਡਾ ਦੇਸ਼ ਸਾਲਾਨਾ ਲਗਭਗ 33 ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਕਥਿਤ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਉੱਠਦਾ ਹੈ। ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬੇਈਮਾਨ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਚਿਤ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

(ਪੰ: 129)

ਪੁਨੀਤ ਬਾਲੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਨਾਲ
ਸੌਰਭ ਕਪੂਰ ਅਤੇ ਰਿਸ਼ਭ ਕਪੂਰ, ਵਕੀਲ
2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10021 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਅਤੇ
ਅਕਸ਼ੈ ਭਾਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਨਾਲ
ਸੌਰਭ ਕਾਕਪੂਰ ਅਤੇ ਰਿਸ਼ਭ ਕਪੂਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ
2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ।
ਅਰੁਣ ਗੋਸਾਈਂ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ
ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਲਈ.

(*Rajesh Bindal, J.*)

ਸਤੀਸ਼ ਅਗਰਵਾਲਾ, ਆਰ.ਕੇ ਹਾਂਡਾ, ਪ੍ਰਿਤਪਾਲ ਸਿੰਘ ਨਿੱਝਰ ਅਤੇ ਅਦਿੱਤਿਆ ਸਿੰਗਲਾ,
ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ.

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਨੰਬਰ 2, 3, 5 ਤੋਂ 8-ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ.

ਅੰਸ਼ਮਨ ਚੋਪੜਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਲਈ।

ਰਾਜੀਵ ਆਤਮਾ ਰਾਮ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਨਾਲ

ਆਸ਼ਿਮ ਅਗਰਵਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ

ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਲਈ

ਰਜਿੰਦਰ ਗੋਇਲ, ਕਪਿਲ ਅਰੋੜਾ ਅਤੇ

ਐਸ ਵੀ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 10 ਅਤੇ 11 ਲਈ।

ਅਮਰਦੀਪ ਸ਼ਿਓਰਾਣ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਤੇ

ਅਕਸ਼ੈ ਜਿੰਦਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 12 ਲਈ ਅਤੇ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10021 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 10 ਲਈ।

ਰਾਜੇਸ਼ ਸੇਠੀ, ਗੌਰਵ ਕੰਬੋਜ, ਤੁਸ਼ਾਰ ਗੋਰਾ, ਅਰੁਣ ਬੀਰੀਵਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ.

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10021 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 13 ਲਈ ਅਤੇ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 15 ਲਈ।

ਸ਼ਰਦ ਅਗਰਵਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਡਾ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 13 ਅਤੇ 14 ਅਤੇ

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10021 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 11 ਅਤੇ 12 ਲਈ।

ਰਾਜੇਸ਼ ਬਿੰਦਲ ਜੇ.

(1) ਇਹ ਹੁਕਮ 2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10021 ਅਤੇ 10036 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਮ ਸਵਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

(2) ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਮੁੱਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਬਾਰੇ ਹੈ।

(3) ਤੱਥ 2016 ਦੇ CWP ਨੰ. 10021 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

(4) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 27.10.2015 ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਇਨਵੋਇਸ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਦੱਖਣੀ ਕੋਰੀਆ ਤੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੋਟਾਈ ਵਾਲੀਆਂ

ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ। ਪੂਰਵ ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ/ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟ/ਕੋਇਲ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪ੍ਰੋਫਰੈਸ਼ੀਅਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਫ ਓਰੀਜਨ ਨੂੰ ਵੀ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਡਿਊਟੀ ਮੁਕਤ ਆਯਾਤ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਚ ਸੀ ਕੋਰੀਆ-ਭਾਰਤ ਵਿਆਪਕ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਇਨਵੋਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨੱਥੀ ਪੈਕਿੰਗ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ, ਸਮਾਨ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 4.12.2015 ਦੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ, ਮੁੰਬਈ ਵਿਖੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਏ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਵਰਣਨ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਆਫ ਰੈਵੇਨਿਊ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ (ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਲਈ, 'ਡੀਆਰਆਈ') ਤੋਂ ਕਸਟਮਜ਼ (ਆਯਾਤ), ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੰਜ ਹੋਰ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਖੇਪ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਲੁਧਿਆਣਾ ਵਿਖੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਫਰਮ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਦਰਾਮਦ ਖੇਪ ਡੀਆਰਆਈ ਤੋਂ ਐਨਓਸੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਵਰਜਿਤ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਸਦੀ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 22.12.2015 ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਰੀਮਾਈਡਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੱਤਰ ਵਿਚ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਅਸਥਾਈ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਛੇਤੀ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਖਰਚੇ ਲੱਗ ਰਹੇ ਸਨ। 28.12.2015 ਨੂੰ ਡੀਆਰਆਈ ਤੋਂ ਕਸਟਮਜ਼ (ਆਯਾਤ), ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਚਾਰ ਰਾਹੀਂ, ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਖਾਸ ਖੁਫੀਆ ਸੂਚਨਾ 'ਤੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਫਰਮਾਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 02 ਦੀ ਸਖ਼ਤੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। /2015 Cus (SG) ਮਿਤੀ 14.9.2015। ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲੀਬਿਤ ਸਥਾਨਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਲੁਧਿਆਣਾ ਸਥਿਤ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਆਯਾਤ ਖੇਪਾਂ ਦੀ 100% ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਕਾਪੀ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਲਈਆਂ ਜਾਣ। ਜੇਕਰ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਮਾਲ 14.9.2015 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨਾਲ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 110 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1962 ਐਕਟ') ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਉਚਿਤ ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਜਾਣ। ਜਦੋਂ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 30.12.2015 ਨੂੰ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰੀਮਾਈਡਰ ਭੇਜ ਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਅੱਜ ਤੱਕ, ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦੇਰੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਚੋਸ਼ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1.1.2016 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰੀਮਾਈਡਰ ਆਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

(Rajesh Bindal, A)

(5) ਇਹ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੋਲ 2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 572 - ਮੈਸਰਜ਼ ਸ਼੍ਰੀ ਲਕਸ਼ਮੀ ਸਟੀਲਜ਼ ਬਨਾਮ UOI ਅਤੇ ਹੋਰ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 11.1.2016 ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਆਫ ਮੋਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। . ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸੂਚਨਾ ਦੇ, 5.1.2016 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।
ਬਿਲ ਆਫ ਐਟਰੀ ਨੰਬਰ 3480776 ਮਿਤੀ 4.12.2015। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਤੋਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਸੀ। 19.1.2016 ਦੀ ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਹੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਹਾਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲਾਂ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਐਟਰੀ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

(6) ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਭਾਵ, ਰਾਜੇਂਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਨੇ ਖੋਪ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ। 16.1.2016 ਦੀ ਵਿਡੀਓ ਰਿਪੋਰਟ, ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ- ਰਾਜੇਂਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ, ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 19.1.2016, ਬਿਲ ਆਫ ਐਟਰੀ ਨੰਬਰ 3749151 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ, ਖੋਪ ਵਿੱਚ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੋਣ ਦੀ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਲਈ IS:513 ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੋਰ ਖੋਪਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਮਿਤੀ 19.1.2016 ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਖੋਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(7) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਮੁੰਬਈ ਵਿਖੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸੱਤ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਦਰਾਮਦ ਖੋਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਜਨਵਰੀ ਵਿੱਚ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ , 2016, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਖੋਪ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿੰਗਲ ਓਵਰਸੀਜ਼, ਮੈਸਰਜ਼ ਨਰਾਇਣ ਸਟੀਲਜ਼ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਹਿਨਕਨ ਐਕਸਪੋਰਟਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖੋਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ।

(8) ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਤੋਂ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ-ਰਾਜੇਂਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਦੀ ਮਿਤੀ 19.1.2016 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਮੁੰਬਈ ਦੁਆਰਾ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 15.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ, 20.1.2016 ਨੂੰ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਰਚਨਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੱਤਰ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖੋਪ ਨੂੰ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਤੰਗ ਕਰਨਾ ਸੀ

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਨਮੂਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਏ ਗਏ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਬਾਰੇ ਵੀ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਵਿਡੀਓ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 28.1.2016, TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਟੈਸਟਿੰਗ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਬਿੱਲ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ 20 ਦਿਨ ਬਾਅਦ, ਉਸੇ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ 17.2.2016 ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੈਪਲ 22.1.2016 ਨੂੰ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਆ ਚੁੱਕੀ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੀਆਂ ਦੋ ਹੋਰ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਸਨ। ਲਿਮਿਟਿਡ

(9) ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 185 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 3.2.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ- ਰਾਜੇਂਦਰ ਐਸ. ਟੈਬੀ ਅਤੇ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਤੋਂ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪਾਸ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(10) ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 28.1.2016 ਨੂੰ ਪੀ.ਡੀ. ਬਾਂਡ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਾਪੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਸਿਰਫ 3.2.2016 ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(11) 19.1.2016 ਨੂੰ ਡੀਆਰਆਈ ਤੋਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਆਯਾਤ), ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਸਥਾਈ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਮਿਤੀ 14.1.2016 ਦੇ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ, ਪਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਵੱਲੋਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 19.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਬੀ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ-ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਬੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਮਿਤੀ 4.2.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਕਸਟਮ, ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ

ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਇੱਕ ਟੈਲੀਫੋਨ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਬੇਤਰਤੀਬੇ ਸੀਲ ਕੀਤੇ ਨਮੂਨੇ ਕੱਢੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਹੈ। ਲੈਬਾਰਟਰੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੈਪਲ ਟੈਸਟ ਲਈ ਭੇਜੇ ਜਾਣੇ ਸਨ, ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ।

(12) 23.2.2016 (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ P-3) ਨੂੰ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸੰਚਾਰ. ਲਿਮਿਟੇਡ

ਇਹ ਮੰਨਦਿਆਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੇਪ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੀ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ, ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110A ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸਦੀ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਜਾਣ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ. ਲਿਮਿਟਡ, ਉਸਨੇ ਪਿਛਲੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ (ਅਨੇਕਚਰ ਪੀ-10) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਟੈਸਟਿੰਗ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਦੇ ਕੇਸ ਇਕੱਠੇ ਉਠਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਸਥਿਤੀ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਸੀ।

(13) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਫਿਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਕਸਟਮਜ਼ (ਐਕਸਪੋਰਟ-1), ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਮਿਤੀ 7.3.2016 (ਅਨੈਕਸਰ ਪੀ-19) ਦੇ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਖੇਪ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਰਤਵ ਅਤੇ ਬਾਂਡ ਦੀ ਫਰਨੀਸ਼ਿੰਗ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦਫਤਰ ਵੱਲੋਂ ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਮਾਪਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। 28.1.2016 ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਦੋ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮੋਟਾਈ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਵਿਭਾਗ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਆਪਣਾ ਸਟੈਂਡ ਬਦਲਦਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਈ ਵਾਰ, ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੈ ਅਤੇ ਹੁਣ ਇਸ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਆਰਡਰ ਮਿਤੀ 4.4.2016 ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ 2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 572 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਖੇਪ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਫ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਹਫਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਵਿਵਾਦਿਤ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ,

ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਮਨੁੱਖ ਦੁਆਰਾ ਹੈਂਡਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡੀ- ਸਟਫਿੰਗ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਸੈਲੇਸ ਐਮ. ਗੋਧਾਲੇਕਰ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਗਵਾਹ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਦਾ ਸਹਿਯੋਗੀ ਸੀ, ਜੋ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਸਹੁੰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਸ 'ਤੇ ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ, ਸੀਨੀਅਰ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬਿਆਨ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਲਈ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਮੂਨੇ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਖੇਪ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣ ਲਈ, ਸਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨਿਲਾਮੀ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 22.4.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(14) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ 2016 ਦੇ ਪਹਿਲਾਂ CWP ਨੰ. 572 ਨੂੰ 9.5.2016 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਗਲੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਨਾਲ। ਕਸਟਮਜ਼ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦਾ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਾਮਾਨ, ਡੀ-ਸਟੱਫਡ ਜਾਂ ਕਟੋਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਿਆ, ਇੱਕ ਹਫਤੇ ਲਈ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਸਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ 3.6.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੇਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ, ਝਾਰਖੰਡ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੈ। . ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਬੇਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 8.7.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਖੇਪ ਵਿੱਚ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। 12.7.2016 ਨੂੰ, ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਬਹਿਸਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਪੱਖ ਸਹੀ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਸਨ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਰਿਹਾਅ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। 28.7.2016 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 2.8.2016 ਨੂੰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਨੂੰ ਐਡਜਸਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 2016 ਦੀ ਸਪੈਸ਼ਲ ਲੀਵ ਟੂ ਅਪੀਲ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 23479-23480 ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ— **ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਆਇ**। ਮੁਦਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਿਤੀ 15.9.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਮਲਾ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(15) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੇਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਤੋਂ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਦਾਅਵਾ ਸਹੀ

ਪਾਇਆ ਗਿਆ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ 8.8.2016 ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਆਊਟ ਆਫ ਚਾਰਜ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮਿਤੀ 18.8.2016 ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 2009 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '2009 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼') ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ/ਡੀਮਰੇਜ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜੋ ਪੋਰਟ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਭਰੋਸਾ ਕਰੋ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 8.8.2016 ਨੂੰ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਰੋਕੇ ਗਏ ਸਾਮਾਨ ਦਾ ਅੰਤਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਬੰਦੀ

2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਐਕਸਪੋਰਟ-1) ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅੰਤਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਬਾਰੇ ਬਕਾਇਆ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਅਜੇ ਵੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਸਨਮਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

(16) ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8, ਅਰਥਾਤ ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਗਾਏ ਗਏ ਬਦਨੀਤੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੈਰਾ ਨੰ: 14 ਤੋਂ 17 ਅਤੇ 29 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਰੀਜਿਸਟਰ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਕੇਸ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਅਫਸਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਮਨਘੜਤ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਵੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਅਫਸਰਾਂ ਦਾ ਆਚਰਣ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸਥਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਸੱਤ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਬਾਰੇ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੰਜ ਲਈ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵੱਖਰੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵੱਖਰੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇ, ਸਿਰਫ ਬਾਂਡ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸ਼ੱਕ ਉਹੀ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦਰਜ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਜ਼ਰ ਹੋਣ ਲਈ ਸੰਮਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁੱਸਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੂੰ ਬੇਵਜ੍ਹਾ ਤੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਹਿੰਮਤ ਨਾ ਕਰਨ। ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਵਿੱਤੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕਰਜ਼ਾ ਲਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਘਰ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਤੋਂ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ

ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਕੇ ਆਖਰਕਾਰ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਾਰਾਜ਼ ਸੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ।

(17) 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ 1962 ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸਰਕੂਲਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, 13.2.2012 ਨੂੰ ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲਾ (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ P-

5) ਸਾਰੇ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ/ਭੂਮੀ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਆਦਿ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸਮਾਂਬੱਧ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ। ਇਸ ਵਿਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲੈ ਕੇ ਬੇਲੋੜੀ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚੇ। ਇਸ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਅਸਧਾਰਨ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਖੋਪ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਸਲਾਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜ ਕੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ. ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਫਾਲਟ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 22/2004- Cus ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਮਿਤੀ 3.3.2004 ਨੂੰ ਸੈਂਟਰਲ ਬੋਰਡ ਆਫ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਐਂਡ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, 'ਬੋਰਡ') ਉਸੇ ਟ੍ਰਿਸਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਜੋੜਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਜਾਂ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਖੋਪ ਨੂੰ ਵੀ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਆਯਾਤ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਾਹੀ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਸੋਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ/ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਹਦਾਇਤ ਨੰ. 0172006: ਸੀਸੀਓ (ਡੀ2) ਮਿਤੀ 22.8.2006 (ਅਨੇਕਚਰ ਪੀ-20) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 2006 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 9882 ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਜਾਇਜ਼ ਤਰਕ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਬਾਰੇ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਆਯਾਤ ਦੀ ਜਾਂਚ/ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਵਿਆਪਕ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਪਹਿਲੀ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 49 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬਾਂਡਡ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਸਕੇ। ਜੇਕਰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਿਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਦਾ

ਮੁਲਾਂਕਣ (Rajesh Bindal, J.) ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਹਾਲਾਤ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਉਹ ਵੀ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਰਕੂਲਰ ਦੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਨਾ ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਬਾਂਡਡ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਲਈ ਡੀ-ਸਟੱਫਡ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਿਰਫ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਸਮੱਗਰੀ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਪਤਾ ਨਮੂਨੇ ਖਿੱਚ ਕੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾ ਕੇ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਫਸਰਾਂ ਦੇ ਵਤੀਰੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਵੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾ ਲਿਆ ਹੈ।

ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ

(18) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਬਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ, ਜਾਂ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਭਾੜੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(11) 'ਕਸਟਮ ਏਰੀਆ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(12) 'ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(13) 'ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੁੱਥਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ, 1908 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1908 ਐਕਟ') ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ' ਵਜੋਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਹੋਣ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ। ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਮੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲੰਬਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਧਾਰਾ 151 ਏ ਅਧੀਨ 1962 ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 156 ਬੋਰਡ ਨੂੰ

ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 159 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੇ ਹਰੇਕ ਸਦਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(19) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1963 ਐਕਟ') ਦੀ ਧਾਰਾ 2(j) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਐਕਟ, 1908 ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(ਏ.ਏ.) 1963 ਦਾ ਐਕਟ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਅਥਾਰਟੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47A ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(b) "ਬੋਰਡ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਅਧਿਆਇ VI ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ 'ਤੇ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜਯੋਗ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ, ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 53 ਗ੍ਰਾਂਟ ਦਿੰਦੀ ਹੈ

ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਰਚੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 54 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 58 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 69 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮਾਲ 'ਤੇ ਲੀਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹੈ।

(20) ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਦਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ ਕਾਰਨ, ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਅਸਧਾਰਨ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ/ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ/ਕਿਰਾਇਆ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੋਝ ਕਸਟਮ 'ਤੇ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਸੀ। 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 2009 ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 157 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 141(2) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ 'ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਸੀ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 5 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲ ਲਈ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਬਾਂਡ ਨੂੰ

ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੀ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ/ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ/ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਮੇਜ਼ਰ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ, 1962 (1963 ਦਾ 38) ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਰਕਾਰ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 6 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (6)(1) ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਵਿਆਖਿਆਤਮਿਕ ਸੈਮੇਰੰਡਮ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ (2005 2006) ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਉਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਵਿਧੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ 17.3.2009 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 159 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਸਦਨਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਹੱਥ ਵਿਚਲੇ ਕੇਸ ਵਿਚ, ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵੀ ਸਮਾਨ ਹੈ।

(21) 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ, 1994 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, '1994 ਐਕਟ') ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਮੁੱਦਾ ਉੱਠਿਆ। ਇਹ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਦੁਆਰਾ MF (DR) ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 13/2009-Cus., ਮਿਤੀ 23.3.2009 ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੇ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ 1994 ਐਕਟ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ 2009 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 ਜਾਂ 9 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ 2009 ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਈਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ 14.12.1995 ਅਤੇ 26.6.2002 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ 2001 ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 1 ਮਿਤੀ 27.1.2011 ਅਤੇ 2011 ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਨੋਟਿਸ ਨੰਬਰ 8 ਮਿਤੀ 4.2.2011 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਮੁੰਬਈ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ। ਸਰਕਾਰ.

(22) ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ/ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਬਾਰੇ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ/ਰੈਂਟ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਨੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 22/2004-Cus., ਮਿਤੀ 3.3.2004 ਰਾਹੀਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿੱਥੇ ਅਪਰਾਧਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਨਾਹੀ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਸੰਭਵ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਗੋਦਾਮ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 13.2.2012 ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸਧਾਰਨ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਸਥਾਈ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਖੇਪ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸਲਾਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਉਥੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ/ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜ ਕੇ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਗੋਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 14.3.2012 ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਦੁਆਰਾ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਡੀਆਰਆਈ ਆਦਿ ਵੱਲੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਕਟੋਨਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਸਮਾਂ ਬੀਤ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਛਾ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਕਟੋਨਰਾਂ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇ।

(23) ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਲਈ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ/ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇੱਕ ਵੇਅਰਹਾਊਸ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰੇਜ ਖਰਚੇ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਮਾਤਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(24) ਉਸਨੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਸਟੈਂਡ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਟੈਂਡ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ 2009 ਦੇ

(Rajesh Bindal, J.)
ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੱਖ-
ਵੱਖ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਨ।

(25) ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੈਂਡ
ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ¹ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ,
ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮਾਣਯੋਗ
ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸਿਰਫ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ , ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ
ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਥਿਤੀ ਹੁਣ ਬਦਲ ਗਈ ਹੈ। **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਆਰਸੀ ਫੈਬਰਿਕਸ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ**³ ਅਤੇ **ਓਮ ਸ਼ੰਕਰ ਬਿਆਨੀ** ਬਨਾਮ **ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਕਲਕੱਤਾ ਪੋਰਟ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ**⁴ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵੀ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਹ ਵੀ ਕੇਸ ਸਨ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਾਸ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(26) ਆਪਣੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ **ਕਾਂਟੀਨੈਂਟਲ ਕਾਰਬਨ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਆ ਯੂਨੀਅਨ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ**⁵ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਸਬੰਧੀ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੇਨਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੀ ਇਸੇ ਕਿਸ਼ਤੀ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਹਨ। ਫਰਕ ਸਿਰਫ ਇੰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਜਾਂ ਕੋਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੈਸਰਜ਼ **ਮੁੰਬਈ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਟਿਡ** ਬਨਾਮ **ਦਿ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ**, 2014-TIOL-1819-HC-MUM-CUS ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ 2015 ਦਾ SLP (C) ਨੰਬਰ 3420 ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬਾਕੀ ਰਹਿ ਗਿਆ ਸੀ। 2014 ਦੇ WP (C) 374 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ— **ਦਿੱਲੀ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ**, 27.10.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(27) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਉਹ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਨ:

- (i) **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ** ਬਨਾਮ **ਸੰਜੀਵ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲਜ਼**⁶;
- (ii) **ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ** ਦਾ ਬਨਾਮ **ਸੀ ਐਲ ਜੈਨ**

3(2002) 1 SCC 718

4(2002) 3 SCC 168

52016 (335) ELT 423 (ਸਾਰੇ)

61998 (100) ELT 323 (SC)

(Rajesh Bindal, J.)
ਵੁਲਨ ਮਿਲਜ਼⁷;

- (iii) ਡੋਨਾਲਡ ਐਂਡ ਸੈਕਰਬੀ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ⁸;
- (iv) ਸੁਜਾਨਾ ਸਟੀਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ *Commr. Cus* ਦੇ ਅਤੇ ਸੀ. ਐਕਸ. (ਅਪੀਲ), ਹੈਦਰਾਬਾਦ⁹;
- (v) ਆਸਟਿਨ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ *Commr. Cus* ਦੇ (ਐਕਸਪੋਰਟ), ਚੇਨਈ-1¹⁰;
- (vi) ਆਰਕੇ ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਚੇਨਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ¹¹;
- (vii) ਆਈਡੀਅਲ ਸ਼ੀਟ ਮੈਟਲ ਸਟੈਂਪਿੰਗਜ਼ ਐਂਡ ਪ੍ਰੈਸਿੰਗਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ¹²;
- (viii) ਚੈਂਪੀਅਨ ਫੋਟੋਸਟੈਟ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ¹³;
- (ix) ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕਲੀਅਰਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਬਨਾਮ ਚੇਨਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ¹⁴;
- (x) ਕੈਮੀਕਲਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ¹⁵;

(28) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 4.4.2016 ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ 4.4.2016 ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ 7.4.2016 ਦੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ (2016 ਦਾ ਸੀਐਮ ਨੰਬਰ 13183). ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਾਫੀ ਚਾਰਜ ਮੰਗ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ 26.10.2016 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜੀ. ਮਨੀਗੰਡਾਸਾਮੀ, ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਕਸਟਮ, ਮੁੰਬਈ (2016 ਦਾ ਸੀ.ਐਮ. ਨੰਬਰ 14102)। ਉਸਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਤੋਂ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਨੂੰ ਵਟਸਐਪ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਦਿਸ਼ਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਖੋਪ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਲਈ 100% ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮਿਤੀ 28.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਲੁਧਿਆਣਾ ਵੱਲੋਂ ਫੜੇ ਜਾਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਖੋਪ ਦੀ ਰਿਲੀਜ਼ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 2/2015- Cus (SG) ਮਿਤੀ 14.9.2015 ਦੇ ਹਵਾਲੇ

72001 (129) ELT 561 (SC)
81997 (89) ELT 53 (Cal.)
92002 (141) ELT 343 (AP)
102009 (244) ELT 15 (Mad.)
112010 (257) ELT 67 (Mad.)
122012 (276) ELT 59 (Guj.)
132012 (276) ELT 33 (P&H)
142016 (336) ELT 217 (Mad.)
152016 (335) ELT 408 (ਸਾਰੇ)

ਨਾਲ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਥਾਨਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਕੂਲਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡੀਸਟਰਿੰਗ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਚਕਾਰ ਚਿੱਠੀਆਂ ਦੇ ਆਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਰੀ ਰਹੀ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਸਹੂਲਤ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਲਿਖੇ 25.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਸਟਮ ਨੂੰ 25.2.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਸਹੂਲਤ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਖੋਪ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਤਾਜ਼ਾ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਪੈਰਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਖੋਪ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ 5.3.2016 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 26.2.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ 6 (iii)। ਹਾਲਾਂਕਿ 5.3.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਮੋਟਾਈ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖੋਪ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ, ਪਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 7.3.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਖੋਪ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ 'ਤੇ. ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਤੋਂ ਕਸਟਮ ਨੂੰ 27.9.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ R-4/21) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੋਪ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮਾਲਾ-ਭਲਾ

(29) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ 26.2.2016 (2016 ਦਾ ਸੀ.ਐੱਮ. ਨੰ. 13183) ਨੂੰ ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ (ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ) ਤੋਂ ਜਾਂਚ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੀਨੀਅਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੀਤੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8), ਜੋ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਨਘੜਤ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਤੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 18.8.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ 8.8.2016 ਨੂੰ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ/ਡੀਮਰੇਜ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਖਰਚੇ ਮੁਆਫ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕਸਟਮ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਪਾਬੰਦ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ, ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਲਈ ਬੋਝ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(Rajesh Bindal, J.)

(30) ਸਿੱਖ ਅਤੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੈਰਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8, ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਦਨੀਤੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। , ਭਾਵ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਈ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਵਰਿੰਦਰ ਕੌਰ, ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਡੀਆਰਆਈ ਵੱਲੋਂ ਸਾਰੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਫਾਲਤੂ ਕਾਗਜ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2016 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਵਧੀਕ ਦਲੀਲਾਂ

(31) 2016 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਕਸ਼ੈ ਭਾਨ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ। 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਜਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹੱਥ ਵਿਚਲੇ ਕੇਸ ਵਿਚ, ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਝੂਠੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੋ ਖੇਪਾਂ ਬਿਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਐਲਾਨਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਅਫਸਰਾਂ ਦੀ ਗਲਤ ਇਰਾਦੇ ਕਾਰਨ , ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਰਕਮ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਈ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਬੈਂਕ ਖਾਤੇ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਸੰਪਤੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਸੱਤ ਆਯਾਤਕਾਂ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪੰਜ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਤੁਰੰਤ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤੁਕ ਜਾਂ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਤੰਗ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਮਸਲਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਤਰਨ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਦੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਰਿਪੋਰਟ ਇੱਕ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੈਸਟ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸਨੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਮੰਨਿਆ। ਜਦੋਂ ਆਖਰਕਾਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ, ਝਾਰਖੰਡ ਤੋਂ ਇਹੀ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਇਆ ਤਾਂ ਰਾਏ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੋ ਗਈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਪੱਖ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ

(Rajesh Bindal, J.)

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਮਾੜਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਬਦਨਾਮੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕੋਈ ਖਾਸ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਇਹ ਦੋਸ਼ ਸਥਾਪਤ ਹਨ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 10 ਅਤੇ 11-ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

(32) ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 10 ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਰਜਿੰਦਰ ਗੋਇਲ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਕਪਿਲ ਅਰੋੜਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਮੁੱਚੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵਿਰੁੱਧ ਕੁਝ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦਾ ਡੀਆਰਆਈ, ਕਸਟਮਜ਼ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਸੀ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਵੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਲਿਨੀ ਸ਼ਿਆਮ ਸ਼ੈੱਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜੇਂਦਰ ਸ਼ੰਕਰ ਪਾਟਿਲ¹⁵ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਚ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੀ ਕੋਈ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਧਾਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲ 'ਤੇ ਲੀਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਕਸਟਮਜ਼-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 4 ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ।

(33) ਸ੍ਰੀ ਅੰਸ਼ੁਮਨ ਚੋਪੜਾ, ਕਸਟਮਜ਼ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਨੇ, ਕਸਟਮਜ਼, ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜੀ. ਮਨੀਗੰਡਾਸਾਮੀ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ 14.12.2015 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੱਤ ਆਯਾਤਕ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ/ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ 100% ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। 28.12.2015 ਤੱਕ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕਸਟਮ ਨੇ ਚੁੱਪ ਧਾਰੀ ਰੱਖੀ। 28.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਫਰਮਾਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 2/2015-ਸੀਯੂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। (SG) ਮਿਤੀ 14.9.2015 ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ। ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ 100% ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਕਾਪੀ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ। ਰਿਪੋਰਟ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਮੋਟਾਈ ਅਤੇ ਚੌੜਾਈ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਫਰਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੈ

ਮਿਤੀ 14.9.2015 ਦੇ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਪਾਏ ਗਏ, ਇਸ ਨਾਲ

¹⁵ (2010) 8 SCC

1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(34) ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਲਈ ਕੋਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 8.1.2016 ਨੂੰ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸੀ। ਮਿਤੀ 13.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਸਟਮ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ, ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੂੰ ਨਮੂਨੇ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਹ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਡ ਅਕਾਊਂਟੈਂਟ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ। 11.1.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਖੋਪ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਭਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸਨੂੰ TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 20.1.2016 ਨੂੰ ਲਿ. ਉਸੇ ਦਿਨ, ਡੀਆਰਆਈ ਤੋਂ 19.1.2016 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਮੂਨੇ ਜਾਂਚ ਲਈ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਪੁਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹ ਲਾਟ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੌਟ ਰੋਲਡ ਹੋਣ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। 28.1.2016 ਨੂੰ ਲਿ. ਮਿਤੀ 28.1.2016 ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਖੋਪ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 8.2.2016 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰੀਮਾਈਡਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ 28.1.2016 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰਾਂ ਦਾ ਬਿੱਲ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 10.2.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੀਮਾਈਡਰ 16.2.2016 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਲਿਮਟਿਡ ਨੇ 17.2.2016 ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, 10 ਵਿੱਚੋਂ 8 ਨਮੂਨੇ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੇ ਸਨ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮਿਤੀ 23.2.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਿਤੀ 26.2.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਕਸਟਮ ਨੂੰ 'ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ' ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। 29.2.2016 ਨੂੰ, ਕਸਟਮ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖ ਕੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ। ਮਿਤੀ 5.3.2016 ਨੂੰ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ

ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਦਾ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੱਤਰ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰਕਰਤਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਾਲ ਟੈਲੀਫੋਨ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮੋਟਾਈ ਦੇ ਮਾਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਰਜ਼ੀ ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਰਿਲੀਜ਼ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਮਾਪ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲੰਬਿਤ ਕੇਸ ਦੀ ਤਾਜ਼ਾ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਆਰਜ਼ੀ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ, 7.3.2016 ਨੂੰ, ਰਿਹਾਈ ਦਾ ਆਰਜ਼ੀ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ 28.1.2016 ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

(35) ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਖੋਪ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ 8.8.2016 ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸਿਰਫ ਅੰਤਰ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਸੀ ਜਿਸਦੇ ਕਾਰਨ, ਕੁਝ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਅਦਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 1,00,000/- ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ।

(36) ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹੋਰ ਆਯਾਤਕਾਂ ਨੇ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਜਨਵਰੀ, 2016 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕੁਝ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਥੇ ਦੱਸਣਾ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਕੇਸ ਦਾ ਸਾਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੋਪਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਪੜਤਾਲ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਕਸਟਮ ਨੇ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਖਰਕਾਰ ਖੋਪਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਸਟਮਜ਼ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਖੋਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਸ ਸਹੂਲਤ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ PD ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ।

ਡੀਆਰਆਈ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

(37) ਸ਼੍ਰੀ ਸਤੀਸ਼ ਅਗਰਵਾਲਾ, ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਕੇ ਹਾਂਡਾ, ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਿਤਪਾਲ ਸਿੰਘ ਨਿੱਝਰ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਅਦਿੱਤਿਆ ਸਿੰਗਲਾ, ਡੀਆਰਆਈ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸ਼ੈਲੇਸ਼ ਐਮ. ਗੋਡਾਲਕਰ ਦਾ 4.4.2016 ਦਾ ਹਲਫਨਾਮਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 2016 ਦਾ 4648, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਫਾਈਲ 'ਤੇ ਲੈਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇੱਕ ਆਦਤਨ ਅਪਰਾਧੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੂਰੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਜ਼ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਸਿਰਫ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ

(*Rajesh Bindal, J.*)
ਜਦੋਂ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਵੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ

ਸਾਰੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਉਸਨੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਸਬੰਧੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਿੰਨ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਅਰਥਾਤ, (i) ਡੀਆਰਆਈ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਦੇਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ; (ii) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਆਚਰਣ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਦੀ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਅਤੇ (iii) ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ।

(38) ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਖੁਫੀਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲੀ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਰਜ਼ੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮਿਤੀ 14.9.2015 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਖਤੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਲਈ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਕੇ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। 14.9.2015 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਮਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਹ ਡਿਊਟੀ ਇਸ ਲਈ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਦਰਾਮਦ ਘਰੇਲੂ ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦਰਾਮਦ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਹਾ। ਉਸਨੇ ਮਿਤੀ 17.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ DRI ਨੂੰ ਮਿਤੀ 21.12.2015 ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੇ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਮੀਜ਼ਲ ਅਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸਨੇ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਆਦਾਨ-ਪ੍ਰਦਾਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੇਨਤੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਅਸੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਬੰਧਿਤ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਕਿ 14.12.2015 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਘਰ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ੀ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੱਥੋਂ ਕੁਝ ਇਲਜ਼ਾਮ ਭਰੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮਿਲੇ ਸਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਦੀ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਬਾਰੇ ਖੁਫੀਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਰਿਹਾਈ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 2.8.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕੁਝ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬਦਨਾਮੀ ਦੇ ਸਨ। ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਸ ਨੇ ਕੁਝ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਗਲੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਦਾਇਰ ਜਵਾਬ ਜਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਦਾ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਕੋਈ

ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(39) ਉਸਨੇ ਕਸਟਮ ਤੋਂ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ 14.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ (2016 ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਨੰਬਰ 13183 ਦਾ ਜਵਾਬ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕਟੋਨਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ 11.1.2016 ਤੱਕ ਪੂਰੀ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਸੀ। ਕੁਝ ਦੇਰੀ ਸਮਝਾਈ ਗਈ ਸੀ।

ਜਦੋਂ ਕਿ ਵੇਈਬ੍ਰਿਜ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਲਦੇ ਹੀ ਡੀਆਰਆਈ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਮੌਕੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਉਦੇਸ਼ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਉਣਾ ਸੀ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਿਭਾਗ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਅੰਤਰਿਮ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। 8.1.2016 (2016 ਦਾ ਸੀ.ਐੱਮ. ਨੰਬਰ 14102) ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਖੋਪ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਤੋਂ 12.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸਦਾ ਏਜੰਟ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, 12.1.2016 ਨੂੰ ਲੁਧਿਆਣਾ ਵਿਖੇ ਤਲਾਸ਼ੀ ਦੌਰਾਨ ਫਰਮ ਦੇ ਭਾਈਵਾਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪੰਚਨਾਮਾ ਵੀ, ਜਿੱਥੇ ਭਾਈਵਾਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਦਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। 13.1.2016 ਨੂੰ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਬਾਰੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ। ਮਿਤੀ 19.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਹਿਯੋਗ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ-ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਬੀ ਨੇ ਕਸਟਮ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਸੈਪਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਸਨ। ਇਹ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 17.1.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ 22.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਦੱਸਿਆ ਕਿ 19.1.2016 ਨੂੰ ਟੀ.ਸੀ.ਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟੈਸਟਿੰਗ ਲਈ ਲਿ. ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ 1.2.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼, ਪੁਣੇ ਤੋਂ ਇਹ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਇਆ ਸੀ।

(40) 28.1.2016 ਨੂੰ, ਮਾਲ ਦੀ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਉਸੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 5.2.2016 (2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 14102) ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ

(*Rajesh Bindal, J.*)
ਮਾਮਲਾ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ 17.2.2016 ਨੂੰ ਤਾਜ਼ਾ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਦੇਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 25.2.2016 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟੇਟਿੰਗ ਅਤੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦਾ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਹ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

26.2.2016 ਨੂੰ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 23.2.2016 ਨੂੰ ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(41) ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀ, ਉਸਨੇ 26.2.2016 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਜਾਂਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ। 29.2.2016 (2016 ਦਾ ਸੀ.ਐਮ. ਨੰਬਰ 13183) ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨੇ ਹਾਜ਼ਰ ਰਹਿਣਾ ਸੀ। 1.3.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ (2016 ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਨੰਬਰ 13183 ਦਾ ਜਵਾਬ) ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਿਤੀ 3.3.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਟਾਲਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 8.3.2016 ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਮਿਤੀ 4.3.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਮੋਟਾਈ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। 5.3.2016 ਨੂੰ, ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ। 7.3.2016 ਨੂੰ, ਖੋਪ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਡਰ (2016 ਦਾ ਸੀ.ਐੱਮ. ਨੰ. 14102) ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤੁਰੰਤ 10.3.2016 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਨਵੀਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਮਿਤੀ 4.4.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟੇਟਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕੋਈ ਸਹਿਯੋਗ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 7.4.2016 ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਿਭਾਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ 22.4.2016 ਨੂੰ ਨਿਰੀਖਣ ਸਮੇਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਹਿਯੋਗ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੰਚਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਸਹਿਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ 12.4.2016 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਸਨੇ ਮਿਤੀ 19.4.2016 ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ 21.4.2016 ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮਿਤੀ 5.5.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ,

ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੇ ਡਰਾਅ ਲਈ ਹਾਜ਼ਰ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। 9.5.2016 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪਿਛਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, 10.5.2016 ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਸਹਿਯੋਗੀ ਸੀ।

(42) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਬਾਰੇ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੇ ਆਯਾਤ ਲਈ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਮੋਟਾਈ .5 ਤੋਂ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। 'ਤੇ

ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਮੋਟਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਾਈ ਗਈ। 31.12.2009 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਮੋਟਾਈ .5 ਤੋਂ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਣ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ *ਸੁਰੇਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ*¹⁶ ਅਤੇ *ਮੈਸਰਜ਼ ਦੀਵਾਨ ਸਟੀਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ*।¹⁷ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ, ਉਸਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਦਾ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਾਰੀ ਦੇਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਜੋ ਉਸ ਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਸ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਸਹਿਯੋਗ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਛੁਡਵਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 12 ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

(43) ਸ੍ਰੀ ਸ਼ਰਦ ਅਗਰਵਾਲ, ਰਾਜੇਂਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 12) ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੀ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਪਿਛਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਪਾਇਆ ਗਿਆ, ਉਸ ਦੇ ਸੈਪਲ ਕਸਟਮ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸਰਵਿਸਜ਼ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ। 19.1.2016 ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖੋਪ ਨੂੰ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋ ਹੋਰ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਪਣਾਈ ਗਈ, ਜਿੱਥੇ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਉਸਨੇ ਸੈਲੇਜ ਐਮ. ਗੋਪਾਲੇਕਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ 4.4.2016 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਖੋਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਸਮੱਗਰੀ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਨੂੰ 4.1.2016 ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(*Rajesh Bindal, J.*)

ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਰਚਨਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ, ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡੌਕਯਾਰਡ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨਮੂਨੇ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ। ਨਮੂਨੇ 11.1.2016 ਨੂੰ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 18.1.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 19.1.2016 ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਵੱਲੋਂ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ 19.2.2016 ਨੂੰ ਸੈਲੇਜ਼ ਐਮ. ਗੌਧਾਲੇਕਰ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕੁਝ ਖੋਪ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਬਹਾਨੇ ਬੁਲਾਇਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਉਸਨੇ

ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਸਮੇਤ ਉਥੇ ਮੌਜੂਦ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੂੰ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਇੱਕ ਸੰਮਨ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਿਆਨ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਪੈਨਲ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਧਮਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। 20.1.2016 ਨੂੰ, ਉਸਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸਮਾਨ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਨੇ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਜੇਕਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਗਲਤ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਿਆਂ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਆਖਰਕਾਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਸਹੀ ਪਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਬੇਕਾਰੇ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਵਜੋਂ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਪੈਨਲ 'ਤੇ ਹਨ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਕੋਈ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਇਰ ਹਲਫਨਾਮਾ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ।

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

(44) ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਜੀਵ ਆਤਮਾ ਰਾਮ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ 4.12.2015, 11.12.2015 ਅਤੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਖੋਪਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਡੀਆਰਆਈ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ 28.12.2015 ਨੂੰ ਖੋਪਾਂ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ 4.4.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ 19.4.2016 ਤੋਂ 25.4.2016 ਤੱਕ ਡੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ 5.8.2016 ਨੂੰ ਹੀ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਰਿਲੀਜ਼ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ 2.8.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਸਪੈਸ਼ਲ ਲੀਵ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸੰਪੂਰਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(45) ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 28.1.2016 ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਰਿਹਾਈ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸੀ, ਪਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਸਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। 25.2.2016 ਅਤੇ 5.4.2016 ਨੂੰ, ਡੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਗਠਨ 1908 ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਦਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹਨ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬੋਰਡ ਕੋਲ 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲ 'ਤੇ ਲੀਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਉਪਬੰਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਪਾਲਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

1908 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ, ਇਸ ਲਈ, ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਏਜੰਟ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਰੀ ਰਹਿ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਮਿਆਦ ਵੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ 17.3.2009 ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਵੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਾ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚਾਰਜ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸੁਤੰਤਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਤੋਂ ਵੀ ਪਰੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹਨ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, **ਕੁਰਮਾਂਚਲ ਸੰਸਥਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਅਤੇ ਡਿਪਲੋਮਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਚਾਂਸਲਰ, ਐਮ ਜੇਪੀ ਰੋਹਿਲਕਾਹਦਨ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.** ¹⁸ਅਤੇ **ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐੱਸ. ਸ਼੍ਰੀਨਿਵਾਸਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰ** ¹⁹।

(46) ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 2009 ਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੇਸ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟਾਂ ਦੇ, ਜੋ ਕਿ ਸੁਤੰਤਰ ਹਨ। . ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪੋਰਟ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ, ਕਸਟਮ ਜਾਂ ਡੀਆਰਆਈ ਦੀ ਗਲਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਮੁੜ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਰਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ, ਕਸਟਮ ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਂ ਪੱਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ

(Rajesh Bindal, J.)
ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਮਹਿਜ਼ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ।

(47) 2016 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 10036 ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਰਜਿਸਟਰਡ ਫਰਮ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਉਸਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਸੰਭਾਲਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(48) ਨੇ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਘੋਖ ਕੀਤੀ।

ਚਰਚਾਵਾਂ

(49) ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਗੜਬੜ ਦੀ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਨ ਹੈ, ਜੋ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਲਈ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਾਪਰੀਆਂ ਤਾਂ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਿਤੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੋ ਵੀ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਵੇ। ਬਹਿਸ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੁੱਖ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਵਲ ਮਿਕ ਤੋਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ। 2.8.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਵਾਬ ਜਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ/ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕੁਝ ਅਜੇ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਰੈਫਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਦਾ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਕੋਲ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਾਫੀ ਮੌਕੇ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੂਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਵਲ Misc. ਦੋਵਾਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 10021

(50) 13.5.2016 ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਿਕਾਰਡ 32 ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਪੰਨਾ 355 'ਤੇ ਵਰਿੰਦਰ ਕੌਰ, ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਡੀਆਰਆਈ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਅਤੇ 5 ਤੋਂ 8 (ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਦੋ ਅਫਸਰਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਉਲਝੇ ਹੋਏ) ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਹੈ। ਇਹ ਮਿਤੀ 30.5.2016 ਹੈ।

ਮੁੱਖ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਤਰੀਕ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ 2016 ਦੇ CM ਨੰਬਰ 7009-10 ਮਿਤੀ 1.6.2016 ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

2016 ਦੇ CM ਨੰਬਰ 9623-24 ਮਿਤੀ 9.8.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-39 ਅਤੇ ਪੀ-40 ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 9 ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦੇ CM ਨੰਬਰ 11845-46 ਮਿਤੀ 19.9.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚੀ P-39 ਤੋਂ P-44 ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦੀ ਮਿਤੀ 15.10.2016 ਦੀ ਸੀ.ਐਮ. ਨੰਬਰ 13183 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ

CM No. 13309 of 2016 dated 17.10.2016 was filed by DRI for placing on record affidavit of Varinder Kaur, Deputy Director, DRI on

ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ, ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-45, ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

CM No. 13309 of 2016 dated 17.10.2016 was filed by DRI for placing on record affidavit of Varinder Kaur, Deputy Director, DRI on

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਅਤੇ 5 ਤੋਂ 8 ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ।

2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 14102 ਮਿਤੀ 27.10.2016 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਸੂਚੀ ਆਰ-4/1 ਤੋਂ ਆਰ-4/20 ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਨੁਸੂਚੀ ਆਰ-4/21 ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦਾ ਸੀ.ਐਮ. ਨੰਬਰ 14300 ਮਿਤੀ 4.11.2016 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 7-ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 14201 ਮਿਤੀ 4.11.2016 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 8 ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦੀ CM ਨੰਬਰ 14231 ਮਿਤੀ 5.11.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਬੰਧ P-46 ਤੋਂ P-50 ਦੇ ਨਾਲ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਹਲਫੀਆ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 10036

(51) ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ 13.5.2016 ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 33 ਨੁਕਤਿਆਂ 'ਤੇ ਰੱਖ ਕੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਨੁਸੂਚੀ P-33 ਦਾ ਦੋ ਵਾਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੰਨਾ 406 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਅਤੇ 5 ਤੋਂ 8 (DRI ਅਤੇ ਦੋ ਅਫਸਰਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਉਲਝੇ ਹੋਏ) ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਮਿਤੀ 3.6.2016 ਹੈ। ਇਸ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਜਾਂ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

CM ਨੰਬਰ 7280 ਮਿਤੀ 17.6.2016 ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ਼ ਸ਼ੰਕਰ ਮਰਕੈਟਾਈਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਅਨੁਸੂਚੀ A-1 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ 20.6.2016 ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. 4) ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਨੁਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ 17.6.2016 ਦਾ ਛੋਟਾ ਜਵਾਬ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹੈ।

17.6.2016 ਦਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4- ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ 19 ਅਨੁਸੂਚੀ ਸਮੇਤ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

28.7.2016 ਦਾ ਵਧੀਕ ਹਲਫਨਾਮਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਸੂਚਿਤ P-31 ਤੋਂ P-41 ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

1.8.2016 ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਰਾਹੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਹਲਫਨਾਮੇ ਲਈ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਵਾਬ ਤਿੰਨ ਅਨੁਸੂਚੀ ਸਮੇਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹੈ।

2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 9621 ਮਿਤੀ 9.8.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਸੂਚੀ P-42 ਅਤੇ P-43 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕੁਝ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅੱਖਰ ਹਨ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 11847 ਮਿਤੀ 19.9.2016 ਨੂੰ

(Rajesh Bindal J.) ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-42 ਤੋਂ ਪੀ-47 ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਦੁਆਰਾ 2016 ਮਿਤੀ 15.10.2016 ਦਾ ਸੀ.ਐਮ. ਨੰਬਰ 13148 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਿਤੀਆਂ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ, ਅਨੁਸੂਚੀ P-44 ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ।

2016 ਦਾ CM ਨੰਬਰ 14106 ਮਿਤੀ 27.10.2016 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ 27 ਅਨੁਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

2016 ਦੀ CM ਨੰਬਰ 14208 ਮਿਤੀ 5.11.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਅਤੇ ਅਨੁਬੰਧ ਪੀ-49 ਤੋਂ ਪੀ-51 ਦੇ ਨਾਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ

(52) ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਅਤੇ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟਸ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963, ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 2009 ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੰਭਾਲ, 2009 ਅਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

ਕਸਟਮ ਐਕਟ, 1962

(1) **TION 2.** ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ।- ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

xx

xx

(11) "ਕਸਟਮ ਏਰੀਆ" 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।

(12) "ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ (ਅਤੇ ਉਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏਏ) ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਕੰਟੇਨਰ ਡਿਪੂ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੀ ਜਗ੍ਹਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ);

(13) "ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ, ਕਸਟਮ ਏਅਰਪੋਰਟ ਜਾਂ ਲੈਂਡ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ;

xx

xx

ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ, ਆਦਿ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ - ਬੋਰਡ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ-

(a) ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ

ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਹੋਣਗੇ;

(ੳ) ਉਹ ਸਥਾਨ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਅੰਦਰੂਨੀ (ਕੰਟੇਨਰ ਡਿਪੂ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਮਾਲ ਸਟੇਸ਼ਨ) ਹੋਣਗੇ;

(b) ਉਹ ਸਥਾਨ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹੋਣਗੇ ਜਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ;

(c) ਉਹ ਰੂਟ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇਕੱਲੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਬਾਹਰ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਸਰਹੱਦ ਤੋਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਸਰਹੱਦ ਤੱਕ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ;

(d) ਉਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਤੱਟਵਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਰਗ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਤੱਟਵਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹੋਣਗੀਆਂ।

(2) ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 2003 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹਰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ, ਅਜਿਹੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 2003 ਦੀ ਧਾਰਾ 105 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਗਏ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ, ਰੱਦ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਉਹੀ ਤਾਕਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 8. ਲੋਡਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ।- ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, -

(a) ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਤੱਟਵਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਮਾਲ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣਾ;

(b) ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇ।

XX XX

ਸੈਕਸ਼ਨ 45. ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ।

- (1) ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਗੇ ਜਿਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਘਰ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਅਧਿਆਇ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਪਤ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਜਾਂ

(Rajesh Bindal, J.)
ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

(2) ਕਿਸੇ 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 ਇਸਦੀ ਕਾਪੀ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ;

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

(3) ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜੇਕਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਚੋਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਦਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇ, ਧਾਰਾ 30 ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੁਕਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਂ ਉਸ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਆਗਮਨ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

xx xx

ਸੈਕਸ਼ਨ 49. ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ਼।- ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਡਿਊਟੀ ਯੋਗ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ, ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਸਹਾਇਕ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਨ। ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਨੂੰ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਬਕਾਇਆ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਜੇ ਜਨਤਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਉਪਲੱਬਧ; ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੇਅਰਹਾਊਸਡ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਧਿਆਇ IX ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਟੋਰੇਜ਼ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

xx xx

ਧਾਰਾ 141 ਕਸਟਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਮਾਲ- (1) ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਢੋਆ-

ਦੁਆਈ ਅਤੇ ਮਾਲ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ।

(2) ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

ਸੈਕਸ਼ਨ 157. ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਆਮ ਸ਼ਕਤੀ।- (1) ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਬੋਰਡ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪੂਰਵਗਾਮੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨਤਾ ਪ੍ਰਤੀ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ: -

(a) ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਬਿੱਲ, ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ, ਨਿਰਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਨਿਰਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ, ਟਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਕਿਸਤੀ ਨੋਟ ਲਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਅਤੇ ਤੱਟਵਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਰੂਪ;

(ai) ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਤਰੀਕਾ, ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਤਿਆਗਣਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 26 ਏ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਅਰਥ ਬਣਾਉਣਾ ਜਾਂ ਵਿਨਾਸ਼ ਕਰਨਾ। ;

(aii) ਧਾਰਾ 26A ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦਾ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਢੰਗ;

(ਏ) ਸੈਕਸ਼ਨ 27 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦਾ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਤਰੀਕਾ;

(b) ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾ 54 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ, ਧਾਰਾ 56 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 67 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਗੋਦਾਮ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਆਗਿਆ;

(c) ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾ 65 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਮਾਣ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਚਾਲਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(Rajesh Bindal, J.)
(d) ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਆਡਿਟ ਕਰਵਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ

ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਜਾਂ ਆਯਾਤਕ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਅਹਾਤੇ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। **ਸੈਕਸ਼ਨ 159. ਸੰਸਦ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ, ਕੁਝ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼।**- ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਰ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ, ਧਾਰਾ 11, 11 ਬੀ, 11 ਐਚ, 11-ਆਈ, 11 ਕੇ, 11 ਐਨ, 14, 25, 28 ਏ, ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 43, 66, 69, 70, 74, 75, 76, 98, 98A, 101 ਅਤੇ 123 ਅਤੇ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 25 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਆਦੇਸ਼, ਰਣਨੀਤਕ, ਗੁਪਤ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਰਡਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਇਸ ਦੇ ਬਣਨ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੰਸਦ ਦੇ ਹਰੇਕ ਸਦਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੈਸ਼ਨ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਕੁੱਲ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਜੇ ਇੱਕ ਸੈਸ਼ਨ ਜਾਂ ਦੋ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਹੋਰ ਲਗਾਤਾਰ ਸੈਸ਼ਨ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ, ਸੈਸ਼ਨ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਸੈਸ਼ਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਸੈਸ਼ਨ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਦੋਵੇਂ ਸਦਨ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਸਦਨ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਵਿਨਿਯਮ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੇਵਲ ਅਜਿਹੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ; ਇਸ ਲਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਸੋਧ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਉਸ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਆਰਡਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਲਈ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਵੇਗਾ।

xx

xx

ਸੈਕਸ਼ਨ 160. ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬੱਚਤ ਕਰਨਾ।-

xx

xx

(9) ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ, 1908 (1908 ਦਾ 15) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

xx

xx

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963

(1) ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ

xx

xx

(2) "ਇੰਡੀਅਨ ਪੋਰਟਸ ਐਕਟ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਐਕਟ,

1908;

(3) xx

xx

47 ਏ. ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ।

(1) ਅਜਿਹੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਕਹਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(2) ਅਥਾਰਟੀ ਉਪਰੋਕਤ ਨਾਮ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸਦੀ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਾਂਝੀ ਮੋਹਰ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਨਾਮ ਦੁਆਰਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(3) ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਦਫਤਰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(4) ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੈਂਬਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ, ਅਰਥਾਤ:-

(a) ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਚੇਅਰਪਰਸਨ ਜੋ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸਕੱਤਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਅਹੁਦਾ ਸੰਭਾਲ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕੋਲ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਕੰਮਕਾਜ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਹੈ;

(b) ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ;

(c) ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿੱਤੀ ਸੰਸਥਾ ਜਾਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਜਾਂ ਲਾਗਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿੱਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ।

xx

xx

48. ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ।

(1) ਅਥਾਰਟੀ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਪੈਮਾਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗੀ, ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਬਿਆਨ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇੱਥੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। 42 'ਤੇ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ-

(a) ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ;

(b) ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਾਟ, ਖੱਡ, ਜੈੱਟੀ, ਪਿਅਰ, ਡੌਕ, ਬਰਥ, ਮੁਰਿੰਗ, ਸਟੇਜ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਣ, ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਜਗ੍ਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਪੋਰਟ ਪਹੁੰਚ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ;

(c) ਕਤਲੇਆਮ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪੋਰਟਰੇਜ਼;

(d) ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ, ਸਟੋਰੇਜ਼ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ਼;

(e) ਜਗ੍ਹਾਜ਼ਾਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੇਵਾ,

(2) ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਜਗ੍ਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

XX

XX

53. ਤੋਂ ਛੋਟ, ਅਤੇ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਛੋਟ।-

ਬੋਰਡ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਜਗ੍ਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਗ੍ਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚਾਰਜ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਕਰੋ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਦਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਚਾਰਜ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰੋ।

54. ਲੋੜ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ

ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ।

(1) ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਸਮੇਤ ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਾਗੂ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਆਰਡਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(2) ਜੇਕਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ;

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੇਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੋਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਾਂ ਸੁਝਾਅ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3) ਜਦੋਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੇਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ,

(Rajesh Bindal v.)

ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਰੱਦ ਜਾਂ ਸੋਧ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ।

58. ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਦਰਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਸਮਾਂ।

ਲੈਂਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਭੇਜੇ ਜਾਣ, ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਾਂ, ਪਹਿਲਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਮਾਲ ਇਸ ਲਈ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਭੇਜੇ ਜਾਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਹਨ।

59. ਦਰਾਂ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ।-

(1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਸੂਲੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਮਾਰਤ, ਪਲਿੰਥਾਂ ਦੇ ਸਟੈਕਿੰਗ ਏਰੀਆ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਇਮਾਰਤਾਂ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਜਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਾਮਾਨ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(2) ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਆਮ ਔਸਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ ਭਾੜੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਉਕਤ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਅਧਿਕਾਰ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(1) ਧਾਰਾ 60 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਿਵਾਜਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਪੈਸੇ ਲਈ।

XX XX

111. ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ।-

(1) ਇਸ ਅਧਿਆਏ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਬੋਰਡ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਨੀਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ;

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਬੋਰਡ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਿ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨੀਤੀ ਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅੰਤਿਮ ਹੋਵੇਗਾ।

2009 ਦੇ ਨਿਯਮ

2. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ।- (1) ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ, -

xx

xx

(b) "ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਦਾਤਾ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ, ਸਟੋਰੇਜ਼, ਡਿਲੀਵਰੀ, ਡਿਸਪੈਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। 2) ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਦਾ;

(c) "ਨਿਰਧਾਰਤ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼;

xxxxxx

4. ਪਿਛਾਖੜੀ ਅਰਜ਼ੀ।- ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ, ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ।

5. ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ। - ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਮ ਲਈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਿਨੈਕਾਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਲਈ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ, ਅਰਥਾਤ: -

xx

xx

(3) ਬਿਨੈਕਾਰ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਅੰਸਤ ਰਕਮ ਅਤੇ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਇੱਕ ਬਾਂਡ ਲਾਗੂ ਕਰੇਗਾ। ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ

(Rajesh Bindal, J.) ਤੇ ਇੱਕ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਦੇ ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਪੇਸ਼ ਕਰੋ। ਅਜਿਹੇ ਫਰਜ਼ ਦੇ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਨਕਦੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਮੇਜ਼ਰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਐਕਟ, 1962 (1963 ਦਾ 38) ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ;

XX

XX

6. ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ।

(l) ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਕਰੇਗਾ

XX

XX

(j) ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲੁੱਟੇ ਗਏ ਮਾਲ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣਾ,

XX

XX

(l) ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲੇਗਾ;

7. ਆਰਾਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ। - (1) ਜੇ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ, ਉਸਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਦੇ, ਉਹ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਜਿਹੇ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਦੀਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.) ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕੁਸ਼ਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

9. ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ।- (1) ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ

ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਮ ਲਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਲਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਫਾਰਮ ਏ' ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

(2) ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ 45 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ

ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ।

ਵਿਆਖਿਆਤਮਕ ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ

ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਏਜ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2009 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਵਿਧੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਨਲੈਂਡ ਕੰਟੇਨਰ ਡਿਪੂ (ਸੀਡੀ) ਜਾਂ ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ (ਸੀਐਫਐਸ) ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਲੈਂਡ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ (ਐਲਸੀਐਸ) ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਸੰਭਾਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ 'ਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ (2005-06) ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵੇਂ ਉਪਬੰਧ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। [ਸੂਚਨਾ ਨੰ. 26/2009-Cus. (NT), ਮਿਤੀ 17.3.2009]

ਸਰਕੂਲਰ ਮਿਤੀ 23.3.2009

MF (DR) ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 13/2009-Cus., ਮਿਤੀ 23.3.2009

F. ਨੰ. 450/55/2008-Cus. IV

ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ

ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲਾ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਬੋਰਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ

ਵਿਸ਼ਾ: "ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ
ਨਿਯਮ, 2009"-ਸਬੰਧਤ।

ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 26/2009-ustoms (NT), ਮਿਤੀ 17.3.2009 ਨੂੰ "ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਏਜ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2009 ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੰਭਾਲ" (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਨਿਯਮ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਹਵਾਲਾ ਮੰਗਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ/ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ

ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ, ਸਟੋਰ, ਡਿਲੀਵਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਉਪਰੋਕਤ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਗੌਰਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ (2005-06) ਨੇ ਆਪਣੀ 27 ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ-

(Rajesh Bindal, J.)

ਨਿਰਦੇਸ਼ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ (ਪੀ.ਏ.ਸੀ.) ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। PAC ਦੇ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

2.1 ਇਹ ਨਿਯਮ ਸਾਰੇ 'ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸਰਵਿਸ ਪ੍ਰੋਵਾਈਡਰਾਂ' (CCSPs) 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਜੋ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਅਤੇ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵਾਲੇ ਨਿਗਰਾਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫੋਰਕ ਲਿਫਟ ਜਾਂ ਮਟੀਰੀਅਲ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਉਪਕਰਣ ਆਪਰੇਟਰ, ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਸੋਲਿਡੇਟਰਾਂ/ਬ੍ਰੋਕ ਬਲਕ ਏਜੰਟਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ। ਨਿਯਮ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ CCSPs ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ CCSPs 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੋ ਆਯਾਤ/ਨਿਰਯਾਤ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਰੱਖਿਅਕ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੋ ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੁਝ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

xx xx

1.1 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 3 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ। ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਕਸਟਮ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ, ਇੰਨਲੈਂਡ ਕੰਟੇਨਰ ਡਿਪੂ (ICDs) ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗਾ। , ਕੰਟੇਨਰ ਫਰੇਟ ਸਟੇਸ਼ਨ (CFSs) ਅਤੇ ਲੈਂਡ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ (LCSs)। ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰੇਗਾ

ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮਾਲ CCSP ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਅਧੀਨ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਬਾਂਡਡ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਡ ਮਾਲ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਚੈਪਟਰ IX ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

1.2 ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਵਰਤਨਸ਼ੀਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਅਧੀਨ

ਰਖਿਅਕਾਂ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਆਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ 'ਤੇ, ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 13 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

1.3 ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ, 1994 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਆਪਣੇ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬਣੇ ਰਹਿਣਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਨਿਯਮ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 45, ਜੋ ਕਿ ਰਖਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਉਪਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਇਹਨਾਂ ਰਖਿਅਕਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟਾਂ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 ਜਾਂ 9 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਈਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

1.4 ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਸਮਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਸਟਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਨੌਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੁੱਲ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਿਗਰਾਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

XX

XX

1.5 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਤੁਰੰਤ ਬੋਰਡ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸਰਕੂਲਰ ਮਿਤੀ 29.12.2011

ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 54/2011-ਕਸਟਮਜ਼

F.No. 450/55/2008-Cus.IV (Pt. III)

ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਵਿੱਤ ਵਿਭਾਗ ਮਾਲ ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮ
ਬੋਰਡ 229-ਏ, ਨਾਰਥ ਬਲਾਕ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਮਿਤੀ 29 ਦਸੰਬਰ, 2011

ਨੂੰ

ਕਸਟਮ/ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਪਿਛਲੇ) ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ
ਆਬਕਾਰੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕਸਟਮ/ਕਸਟਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ
(ਪਿਛਲੇ)।

ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ CBEC ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ
ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ।

**ਉਪ: ਕਸਟਮਜ਼ ਏਰੀਆ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 2009-ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ-ਸਬੰਧਤ ਵਿੱਚ
ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ।**

XX

XX

5.1 ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਬਾਰੀਕੀ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ
ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੀ ਬੋਰਡ ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 13/2009-23.3.2009 ਦੇ ਕਸਟਮਜ਼
ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪੋਰਟ
ਟਰੱਸਟਾਂ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ
ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।, ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 45,
ਜੋ ਕਿ ਰਖਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ
ਅਪਵਾਦ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ
ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ
ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਰਿਸਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਆਊਟਸੋਰਸਿੰਗ ਜਾਂ
ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਲਿਖਤੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣੀ ਸ਼ਾਮਲ
ਹੈ। ਲਈ ਮਾਲੀਏ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ
ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਆਯਾਤ ਮਾਲ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ.

XX

XX

ਮਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੌਰ

ਮੈਸਰਜ਼ ਸ਼੍ਰੀ ਲਕਸ਼ਮੀ ਸਟੀਲਜ਼

(53) 2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 572 5.1.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ
ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ
ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮਾਲ 'ਤੇ
ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਲਈ
ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ

9.3.2016 ਨੂੰ 2016 ਦਾ CWP ਨੰ. 4641 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਤੀ 23.2.2016 ਦੇ ਜ਼ਬਤੀ ਮੀਮੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਮਿਤੀ 5.2.2016 ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਗਲਤ ਸਨ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ 9.5.2016 ਨੂੰ ਵਾਪਿਸ ਲੈ ਲਏ ਜਾਣ ਦੇ ਨਾਲ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਨਿਰਪੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕ ਹਫ਼ਤੇ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ

(54) 2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 185 5.1.2016 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 5.3.2016 ਨੂੰ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 4648 ਆਫ਼ 2016 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਨਾਲ 23.2.2016 ਦੇ ਜ਼ਬਤੀ ਮੀਮੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਮਿਤੀ 5.2.2016 ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਗਲਤ ਸਨ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ 9.5.2016 ਨੂੰ ਵਾਪਿਸ ਲੈ ਲਏ ਜਾਣ ਦੇ ਨਾਲ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਨਿਰਪੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕ ਹਫ਼ਤੇ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਤੱਥ

2016 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 10021

(55) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮਿਤੀ 27.10.2015 (ਪੀ. 238) ਦੇ ਚਲਾਨ ਰਾਹੀਂ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ ਦੇ 48 ਪੈਕੇਜ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਉਤਰਿਆ, ਤਾਂ 4.12.2015 (p.235) ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 29.10.2015 (ਪੀ. 243) ਦੇ ਚਲਾਨ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ 586 ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਕੋਇਲ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਉਤਰਿਆ, ਤਾਂ 11.12.2015 (ਪੀ. 241) ਨੂੰ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਿਤੀ 24.11.2015 (ਪੰਨਾ 249) ਦੇ ਚਲਾਨ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 435 ਕੋਇਲਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ

ਅਤੇ ਜੇਠੇ ਮਾਲ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਉਤਰਿਆ, ਤਾਂ 29.12.2015 (ਪ. 248) ਨੂੰ ਬਿਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨਵੋਇਸਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੂਰਵ-ਸਿਪਮੈਂਟ ਨਿਰੀਖਣ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਰੋਲ ਅਤੇ ਮੂਲ ਦਾ ਤਰਜੀਹੀ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਰੀਆ-ਭਾਰਤ ਵਿਆਪਕ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੋਰੀਆ ਤੋਂ ਮਾਲ ਆਯਾਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ 4.12.2015 ਅਤੇ 11.12.2015 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿੱਲਾਂ ਦੇ ਐਂਟਰੀ 'ਤੇ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(56) (ਪੰਨਾ 62) ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ, ਅਰਥਾਤ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ; ਮੈਸਰਜ਼ ਸ਼੍ਰੀ ਲਕਸ਼ਮੀ ਸਟੀਲਜ਼; ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਰਾਇਣ ਸਟੀਲਜ਼, ਲੁਧਿਆਣਾ; ਮੈਸਰਜ਼ ਗੁਰਬਚਨ ਸੇਲਜ਼ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ; ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿੰਗਲ ਓਵਰਸੀਜ਼; ਮੈਸਰਜ਼ ਗਲੋਬਲ ਇਮਪੈਕਸ; ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿਗਨਲ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਕਪਿਲ ਸਟੀਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡੀਆਰਆਈ/ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ 100% ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ।

(57) (ਪੰਨਾ 77) ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਭੇਜ ਕੇ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦਾ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਅਤੇ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਜ

(58) ਮਿਤੀ 28.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਖੁਫੀਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 2/2015-Cus (SG) ਮਿਤੀ ਦੀ ਕਠੋਰਤਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। 14.9.2015. ਅੱਗੇ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ 100% ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਵਰਣਨ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਮੋਟਾਈ ਅਤੇ ਚੌੜਾਈ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਫੋਟੋਆਂ ਵੀ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਸਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਸੂਚਨਾ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਮਿਤੀ 14.9.2015 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ

1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜ਼ਿੱਠਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਕੇ ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। 30.12.2015 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਭੇਜ ਕੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅੱਜ ਤੱਕ ਸਿਪਮੈਂਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਭਾਰੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ

ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਉਸ ਸਮਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਲਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ 1.1.2016 (ਪੰਨਾ 81) ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(59) ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਨਾਲ 2016 ਦਾ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 572 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 11.1.2016 ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਆਫ ਮੋਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਦੌਰਾਨ, ਕਸਟਮ ਨੂੰ 5.1.2016 ਨੂੰ ਪਾਰਸ, PMI ਟੈਸਟਿੰਗ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਸਮੱਗਰੀ ਪਛਾਣ ਰਿਪੋਰਟ (ਪੰਨਾ 139) ਮਿਲੀ। ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ।

(60) ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪਹਿਲਾ ਬਿੱਲ 4.12.2015 ਨੂੰ ਅਤੇ ਦੂਜਾ 11.12.2015 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ 100% ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਲਈ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰਾਜ਼ੋਦਰ ਐਸ ਟੈਂਬੀ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੀ ਮੰਗਣੀ ਕਦੋਂ ਹੋਈ ਸੀ। 19.1.2016 (ਪੰਨਾ 143) ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 4.12.2015 ਦੇ ਬਿਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ 3480776 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਦੀ ਮਿਤੀ 5.1.2016 ਹੈ। ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਅਤੇ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਉਸਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਬੰਡਲਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਭਾਰ, ਮੋਟਾਈ, ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਲੰਬਾਈ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ 100 ਫੀਸਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਮੋਟਾਈ ਦੀ ਰੇਂਜ 0.532 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੋਂ 2.80 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੱਕ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਲਗਭਗ 10% ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮੋਟਾਈ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਵੀ ਜੋੜ ਦਿੱਤੀਆਂ। ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਜੋ ਕਿ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸਟੈਂਡ ਸੀ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਮੂਨਾ 5.1.2016 ਅਤੇ 11.1.2016 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਨਮੂਨੇ 13.1.2016 ਨੂੰ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਿਛਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ੈਲੋਸ਼ ਐਮ. ਗੋਪਾਲੇਕਰ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਵੱਲੋਂ ਦਬਾਅ ਹੇਠ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਖੇ ਲਏ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ। ਉਸਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ, ਸੀਨੀਅਰ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਖੁਫੀਆ ਅਫਸਰ, ਮੁੰਬਈ ਵਿਖੇ ਡੀਆਰਆਈ ਸਮੇਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ

(Rajesh Bindal, Jc) ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਉਸ ਨੂੰ ਨਮੂਨੇ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੇ ਪੈਨਲ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਧਮਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਪੈਨਲ ਵਿੱਚ ਹੈ।

(61) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੋਰ ਦੋ ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸੀ।

(62) ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟ/ਕੋਇਲ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਿਰਫ 10% ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਲੀਜ਼ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀ 100% ਜਾਂਚ ਲਈ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਲਗਭਗ 10% ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚ ਮੋਟਾਈ ਦੇ ਮਾਮੂਲੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲ ਸੀ। ਇਹ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਈ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਇਸਦੀ ਭਿੰਨ ਮੋਟਾਈ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅੰਤਰ, ਜੋ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਤੋਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, 0.63% ਦੀ ਮਾਮੂਲੀ ਡਿਊਟੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕੁਝ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਸੀ।, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

(63) ਫਾਈਲ ਵਿਚਲੇ ਕਿਸੇ ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪੰਜ ਹੋਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿਚ ਕਿਹੜੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਖੇਪ ਵੀ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਖੇਪ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਰ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(64) 19.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਕਸਟਮਜ਼ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੁਰਾਣੇ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਦੇ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 14.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ, ਕਸਟਮਜ਼ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਮੂਨੇ ਅਜੇ ਬਾਕੀ ਹਨ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲੈਬਰਟਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ

ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਹਨ ਜਾਂ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਹਨ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਟੈਸਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਅੰਤਿਮ ਰਾਏ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ/ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਬਾਰੇ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਲੰਬਿਤ ਲਾਈਵ ਆਯਾਤ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੀਲੀਜ਼ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਲਾਟ ਤੋਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੌਟ ਰੋਲਡ ਹੋਣ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਹੈ।

(65) ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਇਸ਼ਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਗਈ ਰਾਏ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਵੱਲੋਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੇ ਡਰਾਅ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਸਟਮ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੱਸੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਗਈ, ਮਿਤੀ 15.1.2016 ਨੂੰ 20.1.2016 ਨੂੰ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਚਾਰ ਦੁਆਰਾ, ਨਮੂਨੇ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਲਿਮਿਟਿਡ, ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਰਚਨਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨਮੂਨੇ, ਜੋ ਕਿ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਲਿਮਿਟਿਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਨ। 28.1.2016 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (ਪੰਨਾ 197) ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੇ 22.1.2016 ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਨਮੂਨੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੀਐਚਏ ਨੰਬਰ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਸੈਂਪਲ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਸਟ ਵਿਧੀ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਮਿਤੀ 16.1.2016 ਦੇ ਮੰਗ ਪੱਤਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ CHA ਨੰਬਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਨਮੂਨਿਆਂ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਨੂੰ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਸੋਧੀ ਰਿਪੋਰਟ ਭੇਜਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਗਿਣਤੀ. 17.2.2016 ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਐਟਰੀ ਦੇ ਦੋ ਬਿੱਲਾਂ ਲਈ, ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ "ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਜਾਪਦਾ ਹੈ" ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ ਐਟਰੀ ਲਈ, ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਢਾਂਚਾ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਜਾਪਦਾ ਹੈ"। ਕਸਟਮ ਦਫਤਰ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲੈਬਾਰਟਰੀ, ਦੋਵੇਂ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਇੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਮੁੰਬਈ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕੋ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ "ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ/ਠੰਡੇ ਰੋਲਡ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਾਪਦਾ ਹੈ"। 2016 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 185

ਵਿੱਚ (Rajesh Bindal, J.) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ 11.2.2016 ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਹੇਠਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"7. ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ 28.1.2016 ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਉਕਤ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਕਾਪੀ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅਨੁਬੰਧ R-2/5 ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਕਿ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਕੁੱਲ 10 ਨਮੂਨਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 8 ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਪਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ HROP ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ..."

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ]

(66) ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮਾਨਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਗਲਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ, ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਲਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ. ਜੇਕਰ ਲੈਬਰਟਰੀ ਕੋਲ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਨਮੂਨੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਗਲਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਮੂਨਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਾਨਤਾ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ ਇਹ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਡੇਟਾ-ਬੇਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮੈਨ-ਪਾਵਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਵੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਨੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੈਬਰਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਗਲਤ/ਗਲਤ ਪਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(67) ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਕ ਪਾਸੇ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲੈਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਟੀ.ਸੀ.ਆਰ. ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟਡ 'ਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ ਦਾ ਬਿੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਭੇਜਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 17.2.2016 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਮਿਤੀ ਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਪੱਤਰ ਮਿਤੀ 28.1.2016 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤਿੰਨੋਂ ਖੋਪਾਂ ਲਈ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਉਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਗੋਂ,

ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਕੇਸ 3.2.2016 ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਸੂਚੀਬੱਧ ਸੀ।

(68) ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਇੱਥੇ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਸੀ, 4.2.2016 ਨੂੰ

ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਐਕਸਪੋਰਟ-1), ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਕਸਟਮਜ਼, ਡੱਕਸ (ਇੰਪੋਰਟ), ਮੁੰਬਈ ਨੂੰ 3.2.2016 ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਪੱਤਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਟੈਲੀਫੋਨ 'ਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਬੇਤਰਤੀਬੇ ਨਮੂਨੇ ਲੈਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਵਿਸ਼ਾ ਸਮੱਗਰੀ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ, ਜੋ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਚਾਰਟਰਡ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇੰਜੀਨੀਅਰ. ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਨੂੰ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨਾਲ ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਨਮੂਨੇ ਅਗਲੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਤੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸੰਚਾਰ ਮਹਿਜ਼ ਇੱਕ ਅੱਖ ਧੋਣ ਲਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨਮੂਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਲਏ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਪੱਤਰ ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਤੱਥ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਲਿਮਿਟਡ ਕਸਟਮ ਵੱਲੋਂ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

(69) ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਟੀ.ਸੀ.ਆਰ. ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟਡ ਕੋਲ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਪੂਰੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਸਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ 23.2.2016 ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਦੁਆਰਾ, ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ 3552261 ਮਿਤੀ 11.12.2015 ਅਤੇ 374929151 ਮਿਤੀ 2015 ਦੇ ਦੋ ਬਿੱਲਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਲ .2015 ਨੂੰ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋਸ਼ 'ਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੋਣ ਦੀ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(70) ਮਿਤੀ 7.3.2016 ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਰਾਹੀਂ, ਕਸਟਮਜ਼ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਪੂਰੀ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 73,44,970/-, ਤਰਜੀਹੀ ਆਰਜ਼ੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਡਿਊਟੀ ਰੁਪਏ। 45,75,661/- ਅਤੇ ਨੱਥੀ ਸੂਚੀ ਅਨੁਸਾਰ ਬਾਂਡ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ। ਡੀਆਰਆਈ ਦਫ਼ਤਰ ਵੱਲੋਂ ਮੋਟਾਈ ਮਾਪਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਛੱਡਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। 28.1.2016 ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਸਮੀਖਿਆ ਜਾਂ ਮੁੜ ਕਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਦੇਸ਼ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨਾ ਸੀ।

(71) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਿਛਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ 4.4.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਫ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਖੇਪ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਡੀਮਰੇਜ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਖਰਚੇ ਲੱਗ ਰਹੇ ਸਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਸਟਮ ਦਫ਼ਤਰ ਡਿ-ਸਟਫਿੰਗ ਲਈ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਨਾਲ ਹੱਥੋਪਾਈ ਕੀਤੀ

ਗਈ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਥੇ ਮਾਹੌਲ ਸਦਭਾਵਨਾ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸੂਰ ਕਿਸ ਦਾ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਸੀ ਕਿ ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਵੇਂ ਨਮੂਨੇ ਲੈਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ।

(72) ਕਿਉਂਕਿ ਪਿਛਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਾਪਰੀਆਂ ਸਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 9.5.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(73) ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਅਜੇ ਵੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸ਼ੀਟ/ਕੋਇਲ ਸਨ, ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ 3.6 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਦੋ ਵਿਰੋਧੀ ਰਾਏ ਉਪਲਬਧ ਹਨ। 2016, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਤਾਜ਼ੇ ਲਏ ਨਮੂਨਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਨ, ਝਾਰਖੰਡ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਜਦੋਂ ਕੇਸ 8.7.2016 ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ। ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀਲਬੰਦ ਲਿਫ਼ਾਫ਼ਾ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ। ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(74) 12.7.2016 ਦੇ ਵਿਡੀਓ ਆਰਡਰ, ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਲੰਬਿਤ ਮੁੱਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਬਾਰੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਅੱਗੇ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਐਡਜਸਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ/ਸ਼ੀਟਸ/ਕੋਇਲ ਹੋਣ ਲਈ। ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ ਵਿਆਜ ਦੀ ਕੁਝ ਵਿਵਾਦਿਤ ਰਕਮ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਬੈਂਕ ਗਰਾਂਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਟਾਲਣ ਯੋਗ ਮੁੱਦੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਗਲਤ ਪੈਰਾਂ 'ਤੇ ਫੜੇ ਗਏ ਸਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। ਮਿਤੀ 2.8.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਰੇਕ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। 15.9.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਸਾਰੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

(75) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 2.8.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 8.8.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਰਕਮ

ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

(76) ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਖੇਪਾਂ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਦੁਸ਼ਮਣ ਹਨ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਯੋਗ ਰਕਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਕੁਝ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਪਾਈ ਗਈ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ। ਕਸਟਮ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਪੈਂਡਿੰਗ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ।

(77) ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦਾ ਸਟੈਂਡ ਕਦੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਮਾਲ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸਮਾਨ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਫ਼ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਮੋਟਾਈ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਵੀ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਹਿਲੀ ਖੇਪ ਲਈ, 4.12.2015 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਅਤੇ ਤੀਜੀ ਖੇਪ ਲਈ, ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 11.12.2015 ਅਤੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਜਿਹਾ ਮਸਲਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਦੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਇਕੱਠੇ ਬੰਦੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਉਤਪਾਦ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵਾਲੀ ਨਾਮਵਰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸਮੇਤ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜਨੀਅਰ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਟਿਡ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਸੈਂਪਲ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ, ਕੋਲ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦਾ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਕਾਇਆ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਵੀ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ।

(78) ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ/ਇਨ-ਐਕਸ਼ਨ ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਟਾਲਣਯੋਗ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੁਰੰਤ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਕਿ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੀ ਪਰਹੇਜ਼ਯੋਗ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿਚ ਉਲਝੇ ਹੋਏ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਮਾਲ ਦੀ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਬਾਰੇ

(79) 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 49 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਕਾਇਆ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਨਤਕ/ਨਿੱਜੀ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਸੂਲੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(80) ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ। ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 22/2004- Cus., ਮਿਤੀ 3.3.2004, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵਪਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਪਰ ਜੇਕਰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਇੱਛਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਜਾਂ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸਦੀ ਦਰਾਮਦ/ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਾਹੀ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮਾਂ 'ਤੇ ਭੀੜ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ। ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ/ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਫਿਰ ਵੀ ਖੇਪ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਸਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰ ਨੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਆਈਟਮਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(1) ਬੋਰਡ ਵੱਲੋਂ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਰਣਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਆਰਜ਼ੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ/ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦ

ਬੋਰਡ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਜਾਂ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸਦੀ ਆਯਾਤ/ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੀ.ਐੱਫ.ਏ., ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਈ.ਐੱਸ., ਵਜ਼ਨ ਅਤੇ ਮਾਪ ਐਕਟ, ਆਦਿ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਜਿਤ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਨਮੂਨੇ ਲਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਆਰਜ਼ੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮਾਂ 'ਤੇ ਭੀੜ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ। ਮਾਲੀਆ (ਸੰਭਵ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਸਮੇਤ) ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ BG/ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਖੇਪ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 (ਬੋਰਡ ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 84/95-Cus., ਮਿਤੀ 25.7.95) ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸਨੂੰ ਕਸਟਮ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੋਂ - 1995 (79) ELT 12)।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ]

(81) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 1/2011- ਕਸ., ਮਿਤੀ 4.1.2011 (ਪੰਨਾ 86) ਰਾਹੀਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਜਲਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਉੱਠਿਆ, ਤਾਂ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕੁਝ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਸੂਰ ਦੇ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਸਨ। ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਇਹ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਦਾ ਬੋਝ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 2006 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 9882 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਿਆਂ- **ਸੈਸਰਜ਼ ਸਾਈ ਸੇਲਜ਼ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ**, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਜਾਇਜ਼ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਏ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ, ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ/ਮੁਲਾਂਕਣ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮਿਤੀ 22.8.2006 (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ P-20) ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਲਾਂਕਣ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਬਿੱਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਗਲੇ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸਨੂੰ ਇੱਕ ਬਾਂਡਡ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਹੂਲਤ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗੀ। . ਆਰਜ਼ੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਬੇਨਤੀ

ਤੁਰੰਤ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਰਜਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਦੇਸ਼ਾਂ/ਐਕਟਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ/ਸ਼ਰਤਾਂ/ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਰੀਲੀਜ਼ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅੰਤਿਮ ਮੁਲਾਂਕਣ 3-4 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(82) ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ "ਸਮਾਂ-ਬੱਧ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ" ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਮਿਤੀ 13.2.2012 ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇਹ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬੋਰਡ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਕਿ ਫੀਲਡ ਸਟਾਫ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਟਾਲਣਯੋਗ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਧਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਇਹ ਝੱਲਣ ਲਈ ਬੋਝ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੀਲਡ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਗਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ, ਅਸਧਾਰਨ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਖੇਪ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸਲਾਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਗੁਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ/ਨਿਰਯਾਤ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋਖਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ F. ਨੰ. 450/82/95-Cus.IV, ਮਿਤੀ 7 ਜੁਲਾਈ, 1997, ਮੈਂਬਰ (ਕਸਟਮਜ਼) ਦੇ ਡੀਓ ਪੱਤਰ F. ਨੰ. 450/82/99-Cus. .IV, ਮਿਤੀ 2 ਜੂਨ, 2001 ਅਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 42/2001 ਮਿਤੀ 31 ਜੁਲਾਈ, 2001 ਨੂੰ ਸਮਾਂਬੱਧ ਕਸਟਮ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ/ਭੂਮੀ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ/ਇਅਰ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਲੈਕਸਾਂ, CFSs/ICDs ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਕਮੀ ਅਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਉਪਾਵਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

(i) ਬੋਰਡ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਦੁਹਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਬੋਰਡ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਵੱਲੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਖੇਤਰ ਦਾ ਗਠਨ। ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਮਾਨ

ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਟਾਲਣ ਯੋਗ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਊਂਟ ਡੈਮਰੇਜ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਫੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(ii) ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਛਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਫੀਲਡ ਗਠਨ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਪਏਗਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਸਟਮਜ਼ ਫੀਲਡ ਗਠਨ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਡੈਮਰੇਜ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਅਸਧਾਰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਸਲਾਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ/ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜ ਕੇ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਕਾਨ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਹੂਲਤ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ/ਨਿਰਯਾਤ ਇਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਣਗੇ।

(iii) ਬੋਰਡ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਰੁਟੀਨ ਝਗੜਿਆਂ/ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਆਧਾਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਹੋਣ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ”

(83) ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਕਰਤਾ ਨੇ 4.12.2015, 11.12.2015 ਅਤੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਬਿੱਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ।

(84) ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ 4.12.2015 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿੱਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਅਤੇ 11.12.2015 ਦੇ ਬਿੱਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ 'ਤੇ ਵੀ ਕੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 14.12.2015 ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ। ਡੀਆਰਆਈ/ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ 100% ਜਾਂਚ ਲਈ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕੇ ਜਾਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਕਰਵਾਉਣਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਅਤੇ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਡੀ-ਸਟੀਫਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 22.12.2015 ਅਤੇ 28.12.2015 ਨੂੰ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਦੋਂ ਤੀਜੀ ਖੇਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 29.12.2015 ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦਾ

ਬਿੱਲ (Rajesh Bindal J) ਉਹੀ ਰਿਹਾ। ਜਦੋਂ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ 30.12.2015 ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੱਤਰ 'ਤੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਡੀ-ਸਟਫਿੰਗ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਕਿ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ 100% ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ 4.12.2015 ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਬਿੱਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਮਹੀਨਾ ਬੀਤ ਗਿਆ ਸੀ, ਸੈਪਲਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਿਰਫ 5.1.2016 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ, ਜੋ ਕਿ 11.1.2016 ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਹੋਈ।

(85) ਇਸ ਦੇਰੀ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕਸੂਰਵਾਰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 19.1.2016 ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਤੋਂ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟ/ਕੋਇਲ ਸਨ ਨਾ ਕਿ ਗਰਮ ਰੋਲਡ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ੱਕੀ ਸੀ। ਖੇਪ ਦੇ 10% ਵਿੱਚ ਮੋਟਾਈ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਸੀ। ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ ਟੈਂਬੀ ਵੱਲੋਂ ਲਏ ਗਏ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਸਟਮ ਵੱਲੋਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਤੋਂ ਨਮੂਨੇ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਨਮੂਨੇ 5.1.2016 ਤੋਂ 11.1.2016 ਤੱਕ ਲਏ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ. ਲਿਮਟਿਡ 20.1.2016 ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ 22.1.2016 ਨੂੰ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਹ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਲੈਬਾਰਟਰੀ 'ਚ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦਾ। ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ ਇਹੀ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 'ਢਾਂਚਾ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਕੰਡੀਸ਼ਨ ਜਾਪਦਾ ਹੈ'। 28.1.2016 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ TCR ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਲਿਮਟਿਡ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਮਲਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਨੰਬਰ ਦਾ ਬਿਲ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 17.2.2016 ਨੂੰ ਬਿਲ ਆਫ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 28.1.2016 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਪੀਡੀ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋ ਸਥਿਤੀਆਂ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਬੋਰੀ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ 'ਤੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸੰਦਰਭ ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਨਮੂਨੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਦੂਜਾ, ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਪੀ.ਡੀ. ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਉਡੀਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੁਰੰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਏ ਗਏ ਸਨ।

(86) ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ, ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਪੰਜ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਤੱਥ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਰਫੈਕਟ ਲੈਬਾਰਟਰੀਆਂ ਦੀ ਟੈਸਟ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ/ਕੋਇਲਾਂ ਦਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਸੈਂਪਲ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਬੋਕਾਰੋ ਸਟੀਲ ਪਲਾਂਟ ਦੀ ਵੀ ਇਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਲੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਸਟਮ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਆਯਾਤ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਖੋਪ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੋਟਾਈ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕੁਝ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰਕਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸੈਂਪਲਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲੈਬਾਰਟਰੀ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਭੇਜਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪ੍ਰਤੱਖ ਵਸਤੂ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ, ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਰ ਹੋਏ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਟੈਸਟਿੰਗ/ਮੁੜ-ਟੈਸਟਿੰਗ, ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਦੀ ਜਾਂਚ ਆਦਿ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਕਸਟਮ ਨਾਲ ਟੈਲੀਫੋਨ 'ਤੇ ਵੀ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ 4.2.2016 (ਪੰਨਾ 72) ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਨਮੂਨੇ ਖਿੱਚਣ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਮਾਲ ਹਾਟ ਰੋਲਡ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ। ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਰਾਜਿੰਦਰ ਐਸ. ਟੈਂਬੀ, ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਡੀਆਰਆਈ ਤੋਂ ਛੁਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕੀ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ. ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਰਚੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਸਨ।

(87) ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ/ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਉੱਪਰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਪੈਰਾ ਨੰ: 55 ਤੋਂ 60 ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ। ਦੂਸਰਾ ਮੁੱਦਾ ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਨਮੂਨਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਹੂਲਤ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਦੋ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਟੈਸਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 3 ਤੋਂ 4 ਦਿਨ ਲੱਗੇ। ਮੋਟਾਈ

ਨਾਲ ਹੀ ਟੈਸਟ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਹਿਕਮੇ ਦੇ ਵੱਸ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਮਨਾਹੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ, ਮੋਟਾਈ

ਵਿੱਚ *(Rajesh Bindal, Lt.)* .63% ਦੀ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਟਰਡ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਲ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਖੋਪ ਦਾ ਸਿਰਫ 10% ਸੀ। ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਨੁਕਸਦਾਰ/ਸੈਕੰਡਰੀ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸ਼ੀਟਾਂ ਸਨ। ਮੋਟਾਈ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਫਰਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰੀਖਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸਾਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਜਾਂ 10 ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕੀ। ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਚੱਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਗਿਆ। ਬਹਿਸ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵੀ ਇਕ-ਦੂਜੇ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ ਮੜ੍ਹਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੰਨੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬੰਦੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਪਈ ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਡੀ-ਸਟਫ ਕਰਵਾਉਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਤੁਰੰਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ

(88) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਬਾਕੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੌਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦੋ ਪਹਿਲੂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਦੂਜਾ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(89) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ। ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਇਕੱਠੇ ਹੋ ਗਏ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ।

(90) ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਮਨਾਹੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ

ਓਮ ਉਦਯੋਗ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ²⁰ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਲੀਅਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਵਸਤੂਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਿਆਦ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਕੱਠਿਆਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਗੈਰ-ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਅਯੋਗਤਾ ਲਈ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸੀਮਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੈਰੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

"10. ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਗਠਨ ਵਜੋਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ *Mapsa Tapes* ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜ਼ਬਤ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਆਇ VII ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਕਾਇਆ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47, ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮਾਲ ਵਰਜਿਤ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਵਰਜਿਤ ਵਸਤੂਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 17 ਜਾਂ 18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮਿਆਦ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨਾ ਹੋਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਨਾ ਹੋਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਗੈਰ-ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੀਵਿਯਾਨਕ ਆਦੇਸ਼ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਿਰਪੱਖ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, ਕੋਈ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਵਾਜਬ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਅਯੋਗਤਾ ਲਈ ਗੈਰ-ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਅਸੀਮਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬਾਂਡ 'ਤੇ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਗਲਤ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 110A ਉਦੋਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 110 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਬਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

11. ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਇਹ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਸੀ ਜਾਂ ਹੋਰ

ਸੁਬਰਾਜ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ ਜਾਂ
(Rajesh Bindal, J.)

ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਹ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਣਮਿਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਕੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਤੁਰੰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਨ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

(91) **ਸੁਜਾਨਾ ਸਟੀਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਡਿਮਰੇਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਅੰਧਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ, ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਬੋਝ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਸਟੇਰੇਜ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਸਟੈਂਡ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਕੇਂਦਰੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਮਾਲ 'ਤੇ ਸਟੇਰੇਜ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨਾ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ।

(92) **ਐਸਟਿਨ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਸਟਮਜ਼ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 53 ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ ਦੀ ਰਿਫੰਡ/ਮੁਆਫੀ ਲਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 2009 ਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਆਯਾਤ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸੀ।

(93) **ਆਰ.ਕੇ. ਇੰਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ਿਜ਼ ਅਤੇ ਡੋਨਾਲਡ ਐਂਡ ਮੈਕਰਥੀ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸਾਂ (ਸੁਪਰਾ), ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ** ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਜ

(94) ਦੇ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ. **ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਆਯਾਤ)**²¹, ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ, ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ. ਭਵਿੱਖ ਲਈ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਕ ਦੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਅਣਮਿਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ।

²¹ 2016 (340) ELT 174
(Del.)

(Rajesh Bindal, J.)

ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡਿਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਬਾਰੇ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਬੈਂਚ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮਾਨਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੇ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਹੱਲ ਮੰਨਿਆ, ਜਿਥੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(96) **ਆਰਸੀ ਫੈਬਰਿਕਸ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਮਾਮਲਾ ਵੀ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੀ। **ਓਮ ਸ਼ੰਕਰ ਬਿਆਨੀ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੋ ਸਥਿਤੀ ਸੀ।

(97) **ਕਾਂਟੀਨੈਂਟਲ ਕਾਰਬਨ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਮੁੱਦਾ ਆਯਾਤਕ ਤੋਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਗ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ/ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ **ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਟੋਡੀਅਨ ਕੋਲ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।** ਕਿਉਂਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਟੋਡੀਅਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਦੁਆਰਾ ਪਾਬੰਦ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਪੈਰੇ 21 ਤੋਂ 24 ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

"21. ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲੇਗਾ।

(1) ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ

ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਚਾਰਜ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਨਿਗਰਾਨ, ਅਰਥਾਤ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਕੋਲ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ

(2) ਐਕਟ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ ਹੈ। ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 2(ਬੀ), 5 ਅਤੇ 6 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਟੋਰੇਜ਼ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

(11) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਨਿਗਰਾਨ, ਅਰਥਾਤ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ

ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ 6(1) । ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (ਸੁਪਰਾ), ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (ਸੁਪਰਾ), ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਗਲਤ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਸੂਲ ਰਹੇ ਸਨ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 1980 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 2 (ਜੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਟੋਡੀਅਨ, ਅਰਥਾਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(111)ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 6(1) ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ, ਅਰਥਾਤ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ

(Rajesh Bindal, J.)
ਚਾਰਜਿਜ਼

ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਕੋਲ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ]

(98) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਕੇ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। '

(99) ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ **ਪਾਸਵਾਰਾ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(100) ਵਿੱਚ **ਪ੍ਰ. ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)**, ਮੁੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 5(2) ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 141 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, 10.5.2008 ਤੋਂ ਧਾਰਾ 141 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ, ਭੇਜਿਆ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਗਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨੁਸਖਾ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੀ।

(101) ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਸੰਸਦ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਸਦਨਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(102) **ਸੰਜੀਵ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਦੱਸਿਆ, ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਅਦਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਯਾਤਕ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(103) **ਸੀ ਐਲ ਜੈਨ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ **ਗ੍ਰੈਂਡਸਲੈਮ** ਅਤੇ **ਸੰਜੀਵ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਦੋ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੱਥ ਹਨ। **ਸੰਜੀਵ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲ** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੰਟੇਨਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਮੁਆਫੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(104) ਵਿਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ

OTHERS
 (Kajesh Bindal, J.)
 ਐਕਸਪੋਰਟ ਕਲੀਅਰਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਛੱਡਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(105) **ਚੈਪੀਅਨ ਫੋਟੋਸਟੇਟ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)** ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਣ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ; ਡਿਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖਰਚਾ ਵੀ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਚੈਪੀਅਨ ਫੋਟੋਸਟੇਟ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ** ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ। **ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ**, ²² ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਇਕੋ-ਇਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਧਿਕਾਰੀ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖਰਚਾ ਲਗਾਉਣ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਉਹੀ ਮੰਨ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਮੈਰਿਟ 'ਤੇ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(106) ਆਈਡੀਅਲ **ਸ਼ੀਟ ਮੈਟਲ ਸਟੈਂਪਿੰਗਜ਼ ਐਂਡ ਪ੍ਰੈਸਿੰਗਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿ. ਲਿਮਿਟਡ** ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ), ਗੁਜਰਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਸਟੈਂਡ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦਾ ਬੋਝ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ 'ਤੇ ਪਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨਾਲ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਿਭਾਗ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸਫਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ।

(107) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਸਮੇਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਜੋਂ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਲਈ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਪਾਈ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਮੰਗਣ ਲਈ ਆਜ਼ਾਦ ਹੋਵੇਗਾ।

2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ

(108) ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀਆਰਆਈ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ/ਇਨ-ਐਕਸ਼ਨ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(109) ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮੁੱਦਾ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨ ਲਈ ਕਸਟਮ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਰਿਹਾਈ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇਣ ਸਮੇਂ, ਕਸਟਮ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ।

(110) 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(11) 'ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ 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। 'ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ' ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(12) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ 'ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ' ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। 'ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ' ਨੂੰ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (13) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਕੋਈ ਵੀ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ, ਕਸਟਮ ਏਅਰਪੋਰਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7(ਏ) ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ ਦੀ ਅਣਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਕੁਝ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਸਟਮ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਮ ਡੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੋਰੀ ਆਦਿ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ।

(111) 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 49 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਿਖਿਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਾਜ਼ਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਉਦੇਸ਼ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਨਤਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਖਰਚੇ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹਨ। ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਕੂਲਰ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਇਹ ਵਾਜ਼ਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 17 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਰਕੂਲਰ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਇਸ ਸਹੂਲਤ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਅਤੇ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਛੇਤੀ ਨਿਕਾਸੀ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 40 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਬੇਨਤੀਆਂ ਪ੍ਰਵਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

(112) 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਢੋਆ-ਢੁਆਈਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਮਾਲ

ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਜਿਹੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 157 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 159 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਰ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੇ ਹਰੇਕ ਸਦਨ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(113) 1908 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(8) 'ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਜੋਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(114) 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਡੀ) 'ਕਸਟਮ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ' ਦਾ ਉਹੀ ਅਰਥ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਹ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਦੇ ਗਠਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਇਸਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਹਨ। 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47A ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਗਠਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਘਾਟੇ, ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਸਮੇਤ ਚਾਰਜਯੋਗ ਦਰਾਂ ਦੇ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 53 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚਾਰਜ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 54 ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਮਾਨੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ। 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 58 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇਸ ਦੇ ਉਤਰਨ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 59 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਲੀਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਹਦਾਇਤ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਅੰਤਿਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(115) 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 157 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 141(2) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੋਰਡ ਨੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 2(ਬੀ) 'ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ, ਸਟੋਰੇਜ, ਡਿਲੀਵਰੀ, ਡਿਸਪੈਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਖਵਾਲਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141(2) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਵਿਅਕਤੀ। 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। 2009 ਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੇ

ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਕੁਝ ਵੀ, 2009 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨਿਯਮ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 5 ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਦੇ ਇੱਕ ਬਾਂਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੋਰਟਾਂ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਨੂੰ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਦੇਣ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਦੂਜੇ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(116) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ, ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਦੀ ਹੱਦਬੰਦੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦਾ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 9 ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ, ਮੁਅੱਤਲੀ ਜਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

(117) 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਲੋਕ ਲੇਖਾ ਕਮੇਟੀ (2004-06) ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਵਿਆਖਿਆਤਮਿਕ ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਇਕਾਈਆਂ 'ਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ 1962 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦਾ ਰਖਵਾਲਾ ਹੈ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ।

(118) 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ 17.3.2009 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 23.3.2009 ਨੂੰ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਦੁਆਰਾ F. ਨੰ. 450/2008- Cus.IV ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਨਵੇਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ 1963 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ, 1994 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਹਵਾਈ ਔਡੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟਾਂ ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਅਪਵਾਦ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੇ

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਈਆਂ ਜ਼ਿਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਜ਼ਿਮੇਵਾਰੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 45 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ।

(119) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ ਦਾ ਪੱਕਾ ਸਟੈਂਡ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲੈਣ ਤੋਂ ਛੇਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। 2016 ਦੇ SLP (C) ਨੰਬਰ 23479-480 ਵਿੱਚ DRI ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ 26.8.2016 ਦੇ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ — **ਮੁੰਬਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ** ਬਨਾਮ **ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਦਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਅਤੇ** ਇਸਦੇ ਪੈਰਾ 8T ਵਿੱਚ ਹੋਰ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ “ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰ. 13/2009-Cus. ਮਿਤੀ 23.3.2009 ਨੂੰ ਪੈਰਾ 4.2 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 4 ਜਾਂ 9 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਈਆਂ ਜ਼ਿਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ 29.8.2016 ਦੇ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸਟੈਂਡ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੈ।

(120) ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਗਠਨ 1908 ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਏਅਰਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੁੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹੈ। ਇਹ 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਰਖਵਾਲਾ ਹੈ। 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 141 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਢੋਆ-ਢੁਆਈਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ। 1962 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 141 ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਜੋੜ ਦੇ ਨਾਲ 10.5.2008 ਤੋਂ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਸਟਮ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(121) 1962 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 157 ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਵਾਸਤਵ

ਵਿੱਚ, ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਡੀਮਰੇਜ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ।

ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ 'ਤੇ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। 2009 ਦੇ ਵਿਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਾਖੜੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਡਿਊਟੀਆਂ ਸੌਂਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਂਡ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਵੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। 1963 ਐਕਟ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀਆਂ ਜਾਂ ਨਕਦ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6(1) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ, ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲੇਗਾ। 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲੇ (ਮਾਲ ਵਿਭਾਗ) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸਰਕੂਲਰ ਮਿਤੀ 23.3.2009 ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1963 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ, 1994 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਆਪਣੇ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਖਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਬਣੇ ਰਹਿਣਗੇ ਅਤੇ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਇੱਕ ਨਿਗਰਾਨ ਵਜੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ। ਇਹਨਾਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 6 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਈਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਕਸਟਮ ਅਫਸਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕਿਰਾਇਆ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਾ ਲੈਣਾ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਕਿ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, 23.3.2009 ਦੇ ਸਰਕੂਲਰ ਦੁਆਰਾ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। 2009 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 111 ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਉਚਿਤ ਫੋਰਮ ਅੱਗੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਉਠਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੱਥੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਦਾਰੇ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਲੜ ਰਹੇ ਹਨ।

(122) ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਉਹ

1963 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 53 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੋਰਡ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਹੱਥ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਨੀਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸਾਰੇ ਮਾਮਲੇ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਲਈ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 6(1) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਹਨ, ਕਸਟਮ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 7-ਸੰਤੋਖ ਸਿੰਘ ਸੀਨੀਅਰ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 8-ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਖੁਫੀਆ ਅਫਸਰ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ.

(123) ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੈਰੇ ਨੰਬਰ 14 ਤੋਂ 17 ਅਤੇ 29 ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿੱਜੀ ਬਦਸਲੂਕੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਗਲਤ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਟੀਸੀਆਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ. ਸੈਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਸਟਿੰਗ. ਉਹ ਰੀਤੀ-ਰਿਵਾਜਾਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਤਕਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮਾਨ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਖੇਪਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਤਫ਼ਤੀਸ਼ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀਨੀਅਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਤਾਕਤ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਦੁਸ਼ਮਣ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਚੱਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੁਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਥੇ ਵੀ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਗਲਤੀ ਪਾਈ ਗਈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਿਤੀ 15.9.2016 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਜਲਦੀ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਕੇਸ ਮੋਸ਼ਨ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਇਸਦੀ ਸੁਣਵਾਈ 4.11.2016 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਸੀ। ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜੋ ਵੀ ਸਮਾਂ ਮਿਲਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

(124) ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਲਫੀਆ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਇਲਜ਼ਾਮਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਬਦਨਾਮੀ ਵਾਲੀ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਉਸ ਰਾਹਤ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 30.5.2016 ਦਾ ਸਾਂਝਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਅਤੇ 5 ਤੋਂ 8 ਤੱਕ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਵਰਿੰਦਰ ਕੌਰ, ਡਿਪਟੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਡੀ.ਆਰ.ਆਈ., ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ 2016 ਦੇ ਸੀਐਮ ਨੰਬਰ 14300 ਅਤੇ 2016 ਦੇ 14201 ਦੇ ਨਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 7.11.2016 ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੀ ਬਦਨਾਮੀ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸ

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਇੱਕ ਫਾਲਤੂ ਕਾਗਜ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦੇ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਸਬੰਧਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਲਫੀਆ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 8 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਥਿਤ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਕਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜੇਕਰ ਸਬਤੀ ਨਾਲ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਰਵੱਈਏ ਨਾਲ ਸਹੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਾ ਤਾਂ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਯਾਤਕਾਰ ਨੂੰ। ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰੇਆਮ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸਟੈਂਡ ਸਹੀ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਜਦੋਂ ਆਖਰਕਾਰ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਦਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਮਹਿਕਮੇ ਦੀ ਇਹ ਗੱਲ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਦਰਅਸਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੋਵੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਰਮ ਰੋਲਡ ਜਾਂ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਮੋਟਾਈ ਬਾਰੇ ਉਠਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ

(125) ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਭਾਗ ਵੱਲੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵੀ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਮੰਗੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸਟੈਂਡ ਕਿ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮਾਲ ਕੋਲਡ ਰੋਲਡ ਸਟੀਲ ਸੀ, ਆਖਰਕਾਰ ਸਹੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਾਲੇ ਹੋਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤਹਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਮਸਲਿਆਂ ਵਿਚ ਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਠਾਈ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਸਿਰਫ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਹੈ। 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਸਟਮ ਕਾਰਗੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਏਜੰਸੀ ਨਾਲ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੀ ਕੋਈ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਭਾੜੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਚਾਰਜ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(126) ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, 2009 ਦੇ ਨਿਯਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ,

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਉਹ ਉਸ ਲਾਗਤ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਡੀਆਰਆਈ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਹੈ, ਜੋ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। **ਸੰਜੀਵ ਵੁਲਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਦੇ** ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਹੋ ਰਾਏ ਸੀ। ਡੀਆਰਆਈ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਯਾਤਕ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਭਾੜੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ, ਉਹ ਡੀਆਰਆਈ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(127) ਸੁਣਵਾਈ ਸਮੇਂ ਇਹ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਡਿਟੈਸ਼ਨ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੋੜਾਂ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ, ਜੋ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੁਦ ਕੰਟੇਨਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਸਮੇਤ ਹਿਰਾਸਤ 'ਚ ਲਿਆ ਹੈ। ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਡੀ-ਸਟਾਫਿੰਗ ਕਰਕੇ ਤੁਰੰਤ ਮੁਫਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹੋਰ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਡੀ-ਸਟੱਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੁੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਡਰ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(128) ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਰਕਮ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਛੱਡਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ 2009 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ, ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਯਮ 6(1) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੋਈ ਵੀ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਖਰਚੇ DRI ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਉਹੀ ਛੋਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। 50,000/- ਹਰੇਕ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੋਸ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰੀ/ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ।

(129) ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਸਾਡਾ ਦੇਸ਼ ਸਾਲਾਨਾ ਲਗਭਗ 33 ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਐਲਾਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਕਥਿਤ ਗਲਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਉਠਦਾ ਹੈ। ਦਾਖਲਾ, ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੋਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਵਿਭਾਗ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬੇਈਮਾਨ ਆਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਚਿਤ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਤ੍ਰਿਭੁਵਨ ਦਰੀਆ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ 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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ