ഭാരതീയ സുപ്രീം കോടതി

സിവിൽ അപ്പലേറ്റ് അധികാരപരിധി

2018 ലെ 2525-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ

കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ട്രസ്റ്റീസ്
ബോർഡിന്റെ ചെയർമാൻ .... അപ്പീൽ വാദികൾ

Vs.

അറീബി സ്റ്റാർ മാരിടൈം ഏജൻസിസ്
പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡും മറ്റുള്ളവരും .... എതിർകക്ഷികൾ

കൂടെ

2018 ലെ 2526-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2527-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2528-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2529-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2530-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2531-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2532-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2533-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2534-)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ
2018 ലെ 2535 -)ം നമ്പർ സിവിൽ അപ്പീൽ

വിധിന്യായം

R.F. Nariman, J.

1. (2018) 4 592 S.C.C യായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ട 07.03.2018 ലെ ഈ കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് നൽകിയ റഫറൻസ് ഉത്തരവിൽ നിന്നാണ് ഈ

അപ്പീലുകളുടെ കൂട്ടം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഈ നടപടികൾ ഇതിന് മുമ്പ് എങ്ങനെ ഉടലെടുത്തു എന്ന് വിവരസ്ഥരായ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഇപ്രകാരം പ്രസ്താവിച്ചു:

> "1. വിവിധ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാർ നൽകിയ ഒരു കൂട്ടം റിട്ട് അപ്പീലിന്മേലും ഒറിജിനൽ പെറ്റീഷനലിന്മേലും [27-9-2011 ൽ വിധി പറഞ്ഞ അറീബി സ്റ്റാർ മാരിടൈം ഏജൻസികൾ (പി) ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് കൊച്ചി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ്, 1999 ലെ 21041-)ം നമ്പർ ഒറിജിനൽ പെറ്റീഷൻ(Ker)], കേരള ഹൈക്കോടതി ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഉത്തരവിട്ട 27-9-2011 ലെ വിധിന്യായത്തിൽ നിന്നാണ് ഈ നടപടികൾ ഉടലെടുത്തത്.
>
> 2. സംഭരണത്തിന്റെ അപര്യാപ്തത കാരണം തുറമുഖം ഇറക്കാൻ വിസമ്മതിച്ചിട്ടുള്ളതും എന്നാൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കൾ / ഇറക്കുമതിക്കാർ ക്ലിയർ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തതുമായ കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് ഇറക്കിയ കണ്ടെയ്നറുകളുടെ "നില വാടക" നൽകാനുള്ള ബാധ്യത കപ്പൽ / സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാരുടെ ഉടമകളുടെ മേൽ, 1963 ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ടിന്റെ [എംപിടി ആക്ട്] 47-എ വകുപ്പ് പ്രകാരം രൂപീകരിച്ച ഒരു സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി ബോഡിയായ മേജർ പോർട്ടുകളുടെ താരിഫ് അതോറിറ്റി [ടിഎംപി] നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് 75 ദിവസത്തിനപ്പുറം ചുമത്താമോ എന്നതായിരുന്നു ഹൈക്കോടതിയുടെ മുമ്പാകെയുള്ള ചോദ്യം.
>
> 3. ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിന്യായത്തിന്റെ ഇനിപ്പറയുന്ന ഭാഗത്തിൽ കേസിന്റെ വസ്തുതകൾ സംഗ്രഹിച്ചിരിക്കുന്നു:
>
> "സ്തംഭനാവസ്ഥയിലേക്ക് നയിച്ച സംഭവപരമ്പരകൾ, 1998 ൽ കൊച്ചി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് പരിസരത്ത്, എസ് ഐ സി (സിന്തറ്റിക് കമ്പിളി റാഗുകൾ (കണ്ടെയ്നറുകളിൽ) ഇറക്കുമതി ചെയ്തപ്പോൾ ഉണ്ടായ സംഭവങ്ങളിലേക്ക് പരാമർശിക്കുന്നു. കസ്റ്റംസ് പരിശോധന സുഗമമാക്കുന്നതിനും ശൂന്യമായ കണ്ടെയ്നറുകൾ സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർക്ക് തിരികെ നൽകുന്നതിനുമായി ഈ കണ്ടെയ്നറുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്തു. ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്ത ചരക്ക് വളരെ വലിയ ഇടം കൈവശപ്പെടുത്തുകയും, ചരക്ക് യഥാർത്ഥത്തിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നതുപോലെ പഴയ കമ്പിളി തുണിക്കഷണങ്ങളല്ലെന്നും, അവയിൽ കൂടുതലും ക്ലിയർ ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത പുതിയ വസ്ത്രങ്ങളാണെന്നും പറഞ്ഞ് കസ്റ്റംസ് ഉണ്ടാക്കിയ തടസ്സങ്ങൾ കാരണം ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കൾക്ക് ചരക്കുകൾ ഉടനടി ക്ലിയർ ചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ലാത്തതുമാണ്. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കളുടെ / ഇറക്കുമതിക്കാരുടെ "മോഡസ് ഓപ്പറാൻഡി" ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവരുടെയും വൻ ശ്രദ്ധ ആകർഷിച്ചിട്ടുള്ളതും, കസ്റ്റംസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ചുമത്തേണ്ട ബാധ്യതയുടെ വ്യാപ്തിയും തുറമുഖത്തിനും ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റുള്ളവർക്കും കൊടുക്കേണ്ടതായ ബാധ്യതയും കണക്കിലെടുത്ത് ചരക്കുകൾ ക്ലിയർ ചെയ്യാൻ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കൾ സന്നിഹിതരായിട്ടില്ലാത്തതും ആയത് വളരെക്കാലം തുറമുഖ സ്ഥലത്ത് വെറുതെ കിടന്നിട്ടുള്ളതുമാണ്." സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാരിൽ നിന്നും കണ്ടെയ്നറുകളുടെ ഉടമകളിൽ നിന്നും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് "നില വാടക" ഈടാക്കി."

2. അതിനുശേഷം 1963 ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ടും ["എംപിടി ആക്ട്"], പോർട്ട് ഓഫ് മദ്രാസ് വേഴ്സസ് കെ.പി.വി. ഷെയ്ക്ക് മുഹമ്മദ് റൗത്തർ &

കമ്പനി 1963 സപ്പ്. (2) എസ്. സി. ആർ. 915 [റൗത്തർ -I"]; പോർട്ട് ഓഫ് മദ്രാസ് വേഴ്സസ് കെ.പി.വി. ഷെയ്ക്ക് മുഹമ്മദ്. റൗത്തർ & കമ്പനി പി. ലിമിറ്റഡ് (1997) 10 S.C.C 285 ["റൗത്തർ - II"]; പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ വേഴ്സസ് ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സ് (1999) 7 S.C.C 228; ഫോബ്സ് ഫോബ്സ് ക്യാമ്പ്ബെൽ & കമ്പനി വേഴ്സസ് പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ (2015) 1 S.C.C 228 ["ഫോബ്സ് -2"], റാസിക് ലാൽ കാന്തിലാൽ & കമ്പനി വേഴ്സസ് പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ (2017) S.C.C 1 എന്നിങ്ങനെയുള്ള ഈ കോടതിയുടെ അഞ്ച് വിധികളുടെ പ്രസക്തമായ ഭാഗങ്ങളും സജ്ജമാക്കികൊണ്ട് ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഇപ്രകാരം പ്രസ്താവിച്ചു:

> "23. മേൽപ്പറഞ്ഞ വിധിന്യായങ്ങൾ വിശകലനം ചെയ്യുമ്പോൾ, ഇനിപ്പറയുന്ന നിലപാട് ഉയർന്നുവരുന്നു:
>
> 23.1. റൗത്തർ-I, റൗത്തർ-II, ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സ്, ഫോർബ്സ് -II, റസിക് ലാൽ എന്നിവയിലെ തീരുമാനങ്ങൾ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ചാർജുകൾ അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ബാധ്യത ഉറപ്പിക്കേണ്ട സ്ഥിരമായ രീതി പിന്തുടരുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല;
>
> 23.2. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്ന് ചരക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ, കപ്പൽ ഉടമ ചരക്ക് ഏല്പിക്കുന്ന ആളും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്ക് ഏല്പിക്കപ്പെടുന്ന ആളുമാണെന്ന് റൗത്തർ-1 ലെ ഭരണഘടനാ ബെഞ്ച് വിധി പറയുന്നു. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും തമ്മിൽ ചരക്ക് ഏല്പിക്കുന്ന ആളും ചരക്ക് ഏല്പിക്കപ്പെടുന്ന ആളും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം നിലവിലുണ്ടെന്ന് ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സിലെ രണ്ട് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ച് അഭിപ്രായപ്പെടുമ്പോൾ, ഫോബ്സ്-2 ലെ തീരുമാനം ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സിന്റെ ഈ വീക്ഷണത്തോട് വിയോജിക്കുന്നു. ഒരു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാനുള്ള അവകാശം നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ അത്തരം ബന്ധത്തെക്കുറിച്ചുള്ള അന്വേഷണം അപ്രസക്തമാണെന്ന് റസിക് ലാൽ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു;
>
> 23.3. എംപിടി നിയമത്തിലെ 2 (ഒ) വകുപ്പുപ്രകാരമുള്ള "ഉടമ" എന്ന പദത്തിന്റെ വ്യാഖ്യാനത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ശ്രീനേഷ് നിറ്റേഴ്സിലെ തീരുമാനം എന്നുള്ളപ്പോൾ, ഫോബ്സ്-2, റസിക് ലാൽ എന്നിവയിലെ വിധിന്യായങ്ങൾ "ഉടമ" എന്ന പദത്തിന്റെ വ്യാഖ്യാനം പ്രസക്തമാണെന്ന് കണ്ടെത്തുന്നില്ല;
>
> 23.4. റൗത്തർ-1 ലെ ഭരണഘടനാ ബെഞ്ച് തീരുമാനത്തെ ഫോബ്സ്-IIൽ നിഗമനത്തിലെത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ആശ്രയിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് കൈമാറുന്നതുവരെ, ചരക്കുകളെ സംബന്ധിച്ച സേവനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് നൽകേണ്ട വിവിധ നിരക്കുകൾ അടയ്ക്കേണ്ട ബാധ്യത സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന് മാത്രമായി ബാധകമാണ് എന്ന റൗത്തർ-1 ലെ ആശയത്തെ ഒരു അധികാരമായി റസിക് ലാൽ കണ്ടെത്തുന്നില്ല.
>
> 23.5. ചരക്കുകൾ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് സ്റ്റീമർ കൈമാറുകയും, സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ ബിൽ ഓഫ് ലേഡിങ്ങിനു അംഗീകാരം നൽകുകയോ ഡെലിവറി ഓർഡർ പുറപ്പെടുവിക്കുകയോ ചെയ്താൽ, ചരക്കുകൾ വ്യക്തിപരമായി ഉടമയ്ക്ക് അല്ലെങ്കിൽ എൻഡോഴ്സിക്ക് എത്തിക്കാനുള്ള ബാധ്യത അവസാനിക്കുന്നുവെന്നും റൗത്തർ-II ൽ

വിധിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഫോബ്സ്-I പരാമർശിച്ചതിന് ശേഷം പ്രസ്താവിച്ചതായ റസിക് ലാലിലെ വിധി തീർപ്പാക്കിയെങ്കിലും, ചരക്കിന്റെ ഡെലിവറി എടുക്കാൻ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് വരാത്ത സാഹചര്യങ്ങളിൽ, റൗത്തർ-II ൽ നിർദ്ദേശിച്ച നിയമത്താൽ, കരാർ ബാധ്യതകളില്ലാത്ത ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽ നിന്ന് അത്തരം തുക തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ നിയമപരമായ അവകാശമില്ലാത്തതിനാൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ചെലവുകൾ നേരിടേണ്ടിവരുന്ന സാഹചര്യത്തിലേക്ക് ഫലത്തിൽ വരും എന്നുള്ള വിരുദ്ധമായ ഒരു വീക്ഷണമാണ് എടുക്കുന്നതെന്നും

23.6. ഒരു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽ നിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽ നിന്നോ നൽകേണ്ട നിരക്കുകൾ ഈടാക്കാമെന്ന റൗത്തർ- II, ഫോർംസ്-2 എന്നിവയിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന നിഗമനങ്ങളോട് യോജിക്കുന്നുവെന്ന് റസിക് ലാലിലെ രണ്ട് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ച് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. എന്നിരുന്നാലും, റൗത്തർ- II ലെ വിധി, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് ബാധ്യതയുള്ളയാളാണെന്ന് മാത്രമേ കണ്ടെത്തുന്നുള്ളൂ.

24. റൗത്തർ-1 ലെ ഭരണഘടനാ ബെഞ്ച് പ്രഖ്യാപിച്ചതിന് ശേഷം പുറപ്പെടുവിച്ച വിധിന്യായങ്ങളിലെ മേൽപ്പറഞ്ഞ പൊരുത്തക്കേടുകൾ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരു വിശാല ബെഞ്ച് പരിഹരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന കാഴ്ചപ്പാടിലേക്ക് ഞങ്ങൾ ചായ്വുള്ളവരാണ്:

24.1. എംപിടി നിയമത്തിലെ 2 (ഒ) -ം വകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥയുടെ വ്യാഖ്യാനത്തിൽ, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥതയെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യവും, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് ഏത് സമയത്ത് ഉടമസ്ഥത കൈമാറുന്നു എന്നതും ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് നൽകേണ്ടതായ ചാർജുകളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ബാധ്യത നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് പ്രസക്തമാണോ?

24.2. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് ക്ലിയർ ചെയ്യാത്ത ചരക്കുകളുടെ സേവനങ്ങൾക്കായി, ബിൽ ഓഫ് ലേഡിംഗ് അംഗീകരിക്കുകയോ, ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുകയോ ചെയ്താൽ, ഒരു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കൊടുക്കേണ്ടതായ ചാർജ് അടയ്ക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്തം ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽനിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽനിന്നോ ഒഴിവാക്കുമോ?

24.3. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് ക്ലിയർ ചെയ്യാത്ത ചരക്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകിയിട്ടില്ലാത്തപ്പോൾ സംഭരണ ചാർജുകൾ / ഡെമറേജ് മുതലായവ അടയ്ക്കുന്നതിന് ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കാൻ കഴിയുമോ?; അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ, എത്രത്തോളം?

24.4. ഒരു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽ നിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽനിന്നോ അവകാശമുണ്ടോ എന്ന് നിർണ്ണയിക്കുന്ന തത്വങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ്; ഒപ്പം

24.5. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ഭരമേൽപ്പിച്ച സാധനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചില നിയമപരമായ ബാധ്യതകൾ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനുണ്ടെങ്കിലും, ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന എല്ലാ കണ്ടെയ്നറുകളും ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാനും

ശൂന്യമായ പാത്രങ്ങൾ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റിനു തിരികെ നൽകാനും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനെ ബാധ്യസ്ഥമാക്കുന്ന നിയമാനുസൃതമോ കരാർപരമോ ആയ ഏതെങ്കിലും ബാധ്യതയുണ്ടോ?

25. ആവശ്യമാണെന്ന് തോന്നുന്നപക്ഷം, ഈ സന്ദർഭത്തിന് പ്രസക്തമായ ഏതെങ്കിലും കൂടുതൽ വിഷയങ്ങൾ വലിയ ബെഞ്ച് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതാണ്."

3. കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന്റെ 27.09.2011 ലെ വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തിൽ ടി കോടതിക്കുമുന്പിൽ വാദിച്ചതായ ഒരു പരിമിതമായ ചോദ്യം ഇപ്രകാരം തീരുമാനിച്ചു:

"സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ട് സ്കീമും (1963 ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ്സ് ആക്റ്റ് - ചുരുക്കത്തിൽ 'എംപിടി ആക്റ്റ്'), ടി എ എം പി (പ്രധാന തുറമുഖങ്ങൾക്കുള്ള താരിഫ് അതോറിറ്റി)യുടെ 10.11.1999, 19.07.2000, 13.09.2005 തീയതികളിലെ ഉത്തരവുകളിലെ ഉള്ളടക്കങ്ങളും കണക്കിലെടുത്ത്, കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് ഇറക്കിയ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കൾ/ ഇറക്കുമതിക്കാർ ക്ലിയർ ചെയ്യാതെ കിടക്കുന്നതും, സംഭരണത്തിനുള്ള അപര്യാപ്തത കാരണം തുറമുഖം ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാൻ വിസമ്മതിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന കണ്ടെനറുകളുടെ കാര്യത്തിൽ 'തറ വാടക'നൽകേണ്ട ബാധ്യത, വെസ്സലിന്റെ ഉടമകളെ / സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാരെ 75 ദിവസത്തിനപ്പുറം ബാധിക്കുമോ എന്നതാണ് പ്രധാനം."

4. കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ സിംഗിൾ ജഡ്ജിയുടെ 16.09.2002 തീയതിയിലെ വിധിന്യായത്തിനെതിരെ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും, ചരക്കുകളുടെ ഒരു സ്വീകർത്താവും നിരവധി റിട്ട് അപ്പീലുകൾ നൽകിയതിനാലാണ് വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചത്. സമാനമായ നിയമപ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചതിനാൽ, 2004 ലെ ഡബ്ല്യു. പി. (സി) നമ്പർ 32191 എന്ന ഒരു റിട്ട് പെറ്റീഷനും വിമർശിക്കപെട്ടതായ വിധിന്യായത്തിലൂടെ തീർപ്പുകല്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ അപ്പീലുകളിലും റിട്ട് പെറ്റീഷനിലും ഉൾപ്പെട്ട വസ്തുതകൾ ഹൈക്കോടതിയുടെ വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ വിധിന്യായത്തിലെ 4, 5 ഖണ്ഡികകളിൽ ഹ്രസ്വമായി ഇപ്രകാരം പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്.:

"4. വിസിഡി പ്ലയേഴ്സ് ഉൾപ്പെട്ട 2004 ലെ ഡബ്ല്യു. പി (സി) നമ്പർ 32191 ൽ ഒഴികെ, എഫ് സിഎൽ' (ഫുൾ കണ്ടെയ്നർ ലോഡുകൾ) ആയി ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന എല്ലാ കേസുകളിലും ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ചരക്കുകൾ പ്രധാനമായും സിന്തറ്റിക് കമ്പിളി റാഗുകൾ'ആണ്. 1998 ഓഗസ്റ്റ് മുതൽ 1999 മാർച്ച് വരെയാണ് ഇറക്കുമതി കാലയളവ്. ഒറിജിനൽ പെറ്റീഷനുകളിലെ പൊതുവായ വിധിന്യായത്തിനും അപ്പീലുകളിൽ പാസാക്കിയ ഇടക്കാല ഉത്തരവുകൾക്കും അനുസൃതമായി ഇപ്പോൾ എല്ലാ കണ്ടെയ്നറുകളും ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്തതിനുശേഷം മടങ്ങുന്നു.

5. കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് നേരത്തെ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതായ "കമ്പിളി റാഗുകൾ" എന്ന് രേഖപ്പെടുത്തിയ ചില ചരക്കുകളിൽ ചിലത്, കസ്റ്റംസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ പരിശോധനയിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ "പുതിയ വസ്ത്രങ്ങൾ" ആണെന്ന് കണ്ടെത്തിയതിനാൽ, കനത്ത

തീരുവ, പിഴ, മറ്റ് നിരക്കുകൾ എന്നിവ വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കളും കസ്റ്റംസും തമ്മിലുള്ള തർക്കം അനിശ്ചിതകാലത്തേക്ക് നീണ്ടുനിന്നിട്ടുള്ളതും ടി സാഹചര്യങ്ങളിൽ, പോർട്ട് ചാർജുകളും കാലതാമസം കാരണമുള്ള മറ്റ് കുടിശ്ശികകളും ഉൾപ്പെടെ വിവിധ തലങ്ങളിൽ നികത്തേണ്ടതായ വൻബാധ്യതയും അനുബന്ധ ഫലവും അറിഞ്ഞുകൊണ്ട്, തുടർന്നുള്ള ഇടപാടുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും ചരക്കുകൾ ക്ലിയർ ചെയ്യാൻ വന്നിട്ടില്ലാത്തതുമാണ്. അതുപോലെ തന്നെ, ചരക്കുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലാത്തതും, സ്വന്തം കാരണങ്ങളാൽ അവർ കണ്ടെയ്നറുകൾ നിലനിർത്തിയിട്ടുള്ളതുമാണ്."

5. പ്രധാന തുറമുഖങ്ങൾക്കുള്ള താരിഫ് അതോറിറ്റി ("ടി എ എം പി") യുടെ പ്രസക്തമായ ഉത്തരവുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന 75 ദിവസ കാലയളവിനപ്പുറമുള്ള യാതൊരു ബാധ്യതകളിലും ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരെ പെടുത്തരുത് എന്നതൊഴികെ, തറ വാടക നൽകുന്നതിലെ ബാധ്യതയെക്കുറിച്ച് തർക്കം ഉന്നയിക്കാൻ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാർ നിർദ്ദേശിക്കുന്നില്ല എന്നൊരു പ്രധാന ഇളവ്, ഹൈക്കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാർക്ക് വേണ്ടി വാദങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം നൽകിയ വിവരസ്ഥനായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ നൽകി. ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വിധി പ്രസ്താവിച്ച സമയത്ത്, ഫോബ്സ് ഫോബ്സ് ക്യാമ്പ്ബെൽ &കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റീസ്, പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ (2008) 4 S.C.C 87 ["ഫോർബ്സ് -1 "] എന്ന കേസിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഈ കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഇനിപ്പറയുന്ന മൂന്ന് ചോദ്യങ്ങൾ ഒരു വലിയ ബെഞ്ചിലേക്ക് റഫർ ചെയ്തിരുന്നു:

> "9. ഈ അപ്പീലിൽ പൊതു പ്രാധാന്യമുള്ള 'നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു വിവാദ്യകം'(question of law) ഇനിപ്പറയുന്നവയാണ്:
>
> 1. 1963 ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ടിലെ 2 (ഒ)-ം വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് "ഉടമ" എന്ന നിർവചനത്തിൽ ഒരു പ്രിൻസിപ്പലിന്റെ കപ്പലിൽ കൊണ്ടുപോകുന്ന സാധനങ്ങളുടെ ഉടമയായി ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ കണക്കാക്കാമോ?
>
> 2. സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽപ്പോലും, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് ക്ലിയർ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തവയ്ക്കു സംഭരണ ചാർജുകൾ / ഡെമറേജ് എന്നിവ അടയ്ക്കുന്നതിന് ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കാനാകുമോ?
>
> 3. ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കിയാൽ, അയാൾക്ക് എത്രത്തോളം ബാധ്യതയുണ്ടെന്നും, കൂടാതെ ആക്ടിന്റെ 61 അല്ലെങ്കിൽ 62 വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം ഉടനടി പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനു എതിർകക്ഷിയെ തടയുന്നുണ്ടോ?

6. വിമർശിക്കപ്പെട്ട നടപടികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമയത്ത് ഈ പരാമർശത്തിന് വലിയ ബെഞ്ച് ഇതുവരെ ഉത്തരം നൽകിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ, ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരുടെ ബാധ്യതയുടെ വ്യാപ്തിയെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യം

മാത്രമേ ഹൈക്കോടതി തീരുമാനിക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് ഹൈക്കോടതിക്ക് മുമ്പായി ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന വിവരസ്ഥനായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ വ്യക്തമാക്കി, അതായത് പ്രസക്തമായ ടിഎംപി ഓർഡറുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ച 75 ദിവസത്തിനപ്പുറം ബാധ്യത നീട്ടാൻ കഴിയുമോ എന്ന്.

7. തുറമുഖത്ത് കിടക്കുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാൻ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനോട് ആവർത്തിച്ച് അഭ്യർത്ഥിച്ചിരുന്നു, എന്നാൽ സ്ഥലത്തിന്റെ അപര്യാപ്തത കാരണം അവർക്ക് അത് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ലെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് പ്രസ്താവിച്ചു എന്ന വസ്തുത വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തിൽ അതിനുമുമ്പ് ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകുമ്പോൾ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ആയതിനാൽ, ഒരു വശത്ത് ചരക്ക് എടുക്കാത്തതിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള വീഴ്ചയും മറുവശത്ത് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും കണ്ടെയ്നറുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാത്തതും കാരണം ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാർ ഇടയ്ക്കുപെട്ടുപോയിട്ടുള്ളതും അവരിലൂടെ പണമടയ്ക്കേണ്ടിവന്നുവെന്നും വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തിൽ വിധിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇങ്ങനെയൊക്കെയാണെങ്കിലും, ഏതെങ്കിലും ചരക്ക് കസ്റ്റഡിയിൽ വന്ന സമയം മുതൽ രണ്ട് മാസം കഴിയുമ്പോൾ, അത്തരം ചരക്കുകൾ ചില സാഹചര്യങ്ങളിൽ ഒരു ബോർഡിന് വിൽക്കാവുന്നതാണ് എന്ന് എംപിടി നിയമത്തിലെ 61, 62 വകുപ്പുകൾ വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തിൽ വിശകലനം ചെയ്തുപോന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താക്കൾ അത്തരം ചരക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കാത്തപ്പോൾ, വസ്തുതാപരമായ സാഹചര്യത്തിൽ ചരക്കുകൾ എത്രയും വേഗം ഒഴിവാക്കാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിൽ ഒരു കടമ ഉള്ളതിനാൽ, പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകളിലെ "may" എന്ന പ്രയോഗം "shall" എന്ന് വായിക്കേണ്ടതാണെന്ന് വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായം പ്രസ്താവിച്ചു. ആത്യന്തികമായി, വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായം സംഗ്രഹിച്ചു :

> "44. മേൽപ്പറഞ്ഞ വസ്തുതകളിലും സാഹചര്യങ്ങളിലും, കണ്ടെയ്നറുകളുടെ കാര്യത്തിൽ അനിശ്ചിതമായി 'നില വാടക' ചാർജുകൾ ശേഖരിക്കാൻ തങ്ങൾക്ക് അവകാശമുണ്ടെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വാദിക്കുന്നതിൽ യാതൊരു യുക്തിയും ഇല്ലെന്ന് ഈ കോടതി കണ്ടെത്തുന്നു. നിർദ്ദിഷ്ട അഭ്യർത്ഥന ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവ് / ഇറക്കുമതിക്കാരൻ അത് ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതുകൊണ്ടും , ടി വസ്തുക്കൾക്കെതിരായി നടപടിഎടുത്ത്, അത്തരം വസ്തുക്കൾ പൊതു ലേലത്തിൽ വിറ്റ് 63-)o വകുപ്പ് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന രീതിയിൽ വിഭജിക്കേണ്ട ഫണ്ടുകൾ ഈടാക്കിഎടുക്കുന്നതിലൂടെയും ചരക്കുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാതെ അവർ പിന്തുടരുന്ന രീതി ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയില്ല. മേൽപ്പറഞ്ഞ പ്രസക്തമായ ടിഎംപി ഉത്തരവുകൾ പ്രകാരം പ്രധാന തുറമുഖങ്ങൾക്കായുള്ള താരിഫ്

അതോറിറ്റി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള പരമാവധി '75 ദിവസം' വരെയുള്ള 'നില വാടക' മാത്രമേ എതിർകക്ഷി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ആവശ്യപ്പെടാനാകൂ എന്ന് ഈ കോടതി വിധിക്കുന്നു."

8. അപ്പീൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് വേണ്ടി ഹാജരായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് ശ്രീ റിതിൻ റായ്, 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, എംപിടി ആക്റ്റ് എന്നിവയുടെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ പരാമർശിക്കുകയും, ഒരിക്കൽ ചരക്കുകളുടെ ഉത്തരവാദിത്തം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഏറ്റെടുത്താൽ, ചരക്കുകൾ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കസ്റ്റഡിയിലുള്ള കാലയളവിൽ ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് മുക്തനായികൊണ്ടു, കപ്പൽ ഉടമ വിതരണം ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെ ഒരു ബെയ്ലിയായി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് മാറുന്നു, എന്ന് വാദിക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനാൽ, ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റ്, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനു ഒരു ഡെലിവറി ഓർഡർ പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതുവരെയുള്ള കാലയളവിൽ, ഡെമറേജ്, മറ്റ് കുടിശ്ശികകൾ എന്നിവ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരിൽനിന്നു വീണ്ടെടുക്കാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അവകാശമുണ്ട്, അത്തരം ഡിമറേജ് ഈടാക്കിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചരക്കുകളുടെ മേൽ ഒരു അവകാശം പ്രയോഗിക്കാൻ അർഹതയുണ്ട്. ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനു ചരക്കുകളുടെ ഡെലിവറി ലഭ്യമാകുന്നതിനു കഴിയാത്തവിധത്തിൽ ഒരു ഡെലിവറി ഓർഡർ തടഞ്ഞുവയ്ക്കുകയോ പിൻവലിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നിടത്ത്, ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകിയിട്ടില്ല എന്ന നില തുടരുന്നു. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ഡെമറേജും മറ്റ് കുടിശ്ശികയും അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ബാധ്യത ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റിനു തുടരും. വിവരസ്ഥനായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് പറയുന്നതനുസരിച്ച്, ഈ കോടതിയുടെ വിധിന്യായങ്ങളുടെ വ്യത്യസ്ത തലങ്ങളെല്ലാം ഒരുമിച്ചു ചേർത്താൽ വിവരസ്ഥനായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് ചിത്രീകരിച്ചതായ നിഗമനത്തിലെത്താൻ കഴിയും. കപ്പലിൽ നിന്ന് ചരക്കുകൾ ഇറക്കുകയും ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്യുകയും ചെയ്താൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഷിപ്പേഴ്സിന്റെ / ചരക്കു അയയ്ക്കുന്ന ആളിന്റെ ഉപ-ബെയ്ലി ആയി മാറുന്നുവെന്നും അതിനാൽ 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്റ്റ്, ലെ 1-)o വകുപ്പനുസരിച്ച് ലേഡിംഗ് ബിൽ അംഗീകരിച്ചതിന് ശേഷം ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ സ്ഥാനത്തിലെത്തുന്ന പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത് ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആളിൽനിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിൽ നിന്നോ മാത്രമാണെന്നും ഉള്ള സമർപ്പിക്കൽ മുഴുവനായി തെറ്റാണെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. "കെ. എച്ച്. എന്റർപ്രൈസ്" [1994] 1 ലോയ്ഡിന്റെ നിയമ റിപ്പോർട്ടുകൾ 593 ലെ പ്രിവ്യൂ കൗൺസിലിന്റെ തീരുമാനത്തെ അദ്ദേഹം പ്രതിപാദ്യവിഷയമാക്കിയിട്ടുള്ളതും, ഈ തീരുമാനം ബെയ്ലിയുടെ അഭ്യർത്ഥനപ്രകാരം ഏറ്റെടുക്കുന്ന സേവനങ്ങൾക്കായുള്ള

സബ് ബെയ്ലിയോടുള്ള ബെയ്ലിയുടെ ബാധ്യതകളുമായി ഒരിടത്തും ബന്ധപ്പെടുന്നില്ലെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചുകൊണ്ട്, ടി തീരുമാനത്തിന് നിലവിലെ കേസിൽനിന്നുള്ള വ്യത്യാസം ചൂണ്ടികാണിച്ചു. എന്തായാലും കെ.എച്ച് എന്റർപ്രൈസ് (മേൽ പരാമർശം) -ൽ, അവർ തമ്മിലുള്ള കരാർ പ്രകാരം, ബെയ്ലർ അല്ലെങ്കിൽ ഷിപ്പറിൽ നിന്നല്ല, ബെയ്ലിയിൽ നിന്ന് സബ് ബെയ് ലിക്ക് അതിന്റെ സേവനങ്ങൾക്കുള്ള പണത്തിനു അർഹതയുണ്ടായിരുന്നു എന്ന് വാദിച്ചുകൊണ്ട് അദ്ദേഹം നീങ്ങി. അതിനാൽ, സമാനമായി, (സബ് ബെയ്ലി) പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്, (ബെയ്ലി) ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റിൽ നിന്ന് അതിന്റെ സേവനങ്ങൾക്കായുള്ള പണം ലഭിക്കാൻ അർഹതയുണ്ട്. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതിന്റെ കുടിശ്ശിക പിരിച്ചെടുക്കുന്ന കാര്യം വരുമ്പോൾ, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥത കൈമറിഞ്ഞാൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അത് നിർണയിക്കാൻ മറ്റു മാർഗമില്ല എന്നത് കാരണം ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥതയുടെ കൈമാറ്റം പ്രസക്തമല്ല എന്ന് വാദിക്കാൻ അദ്ദേഹത്തിന് വിഷമമുണ്ടായിരുന്നു. ഏത് സാഹചര്യത്തിലും, എംപിടി ആക്ട് ശരിക്കും വായിച്ചാൽ, ഉടമസ്ഥതയുടെ കൈമാറ്റം ഏത് കേസിലും പൂർണ്ണമായും അപ്രസക്തമാണെന്ന നിഗമനത്തിലേക്ക് നയിക്കുന്നുവെന്ന് ശ്രീ റായ് വാദിച്ചു. ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റുമാരുടെ കണ്ടെനറുകൾ ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ അവർക്ക് തിരികെ നൽകേണ്ടതുണ്ടെന്നും അതിന്റെ ഫലമായി അവർ നില വാടക നൽകേണ്ടതാണെന്നും അദ്ദേഹം തറപ്പിച്ചു പറഞ്ഞു. ഈ നിർദ്ദേശം നിയമപരമായ കാര്യമായി മാറ്റിയ റാസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) -ലെ തീരുമാനത്തെ അദ്ദേഹം ശക്തമായി പിന്തുണച്ചു. എംപിടി ആക്റ്റിലെ 61, 62 വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് നൽകിയിട്ടുള്ള വിവേചനാധികാരം നിർബന്ധിത ബാധ്യതയാക്കി മാറ്റാൻ കഴിയില്ലെന്നും, "shall എന്നല്ല, "may"എന്നത് "may"എന്നു തന്നെ വായിക്കേണ്ടതാണ് എന്നും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധി ന്യായത്തെ അദ്ദേഹം ശക്തമായി നിരാകരിച്ചു.

9. ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റ് നൽകുന്ന ലേഡിംഗ് ബില്ലിലുള്ള കുറിപ്പും ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റ് നൽകുന്ന ഡെലിവറി ഓർഡറും ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നില്ല എന്ന് ചൂണ്ടി കാണിക്കുന്നതിൽ ഷിപ്പിംഗ് / സ്റ്റീമർ ഏജന്റായ 1-)ം എതിർകക്ഷിക്കുവേണ്ടി ഹാജരായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് ശ്രീ പ്രശാന്ത് എസ് ന് വിഷമമുള്ളതാണ്.. 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്ടിന്റെ 1-)ം വകുപ്പ് വായിക്കുമ്പോൾ, ബിൽ ഓഫ് ലേഡിങ്ങിലുള്ള നോട്ടിഫൈഡ് കക്ഷിയുടെ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ പേർക്കോ ഉള്ള ചരക്കു അയയ്ക്കുന്ന ആളിന്റെ കുറിപ്പ്, ചരക്കിന്റെ ഉടമസ്ഥാവകാശം കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്ന കുറിപ്പാണെന്നും ബിൽ ഓഫ് ലേഡിങ്ങിലുള്ള ടിയാന്റെ

കക്ഷിയുടെ കുറിപ്പായി തെറ്റിദ്ധരിക്കരുതെന്നുമാണ്. ടി തീരുമാനം നിലവിലെ കേസിൽ നാലിലും ബാധകമാണെന്നും അതിനാൽ ചരക്കുകളുടെ സബ് ബെയ്ലി എന്ന നിലയിൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ബെയ്ലിയുടെ, അതായത് കപ്പൽ ഉടമയുടെ / കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിന്റെ സ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് കാലെടുത്തുവയ്ക്കുന്നുവെന്നും, അതിനാൽ ബെയ്ലറിനെതിരെ അതായത് ചരക്കു അയയ്ക്കുന്ന ആളിനെതിരെ/ഷിപ്പറിനെതിരെ കേസെടുക്കണം, അല്ലാതെ യഥാർത്ഥ ബെയ്ലിയെ അല്ല എന്നും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കെ.എച്ച്. എന്റർപ്രൈസ് (മേൽ പരാമർശം) -ലെ പ്രിവി കൗൺസിൽ വിധിയെ അദ്ദേഹം വളരെയധികം ആശ്രയിച്ചു. ചരക്കുകൾ ബെയ്ലിയായ ഷിപ്പ് എന്ന കാരിയറിന്റെ സ്വത്തല്ലെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് പൂർണ്ണമായി അറിഞ്ഞുകൊണ്ടുതന്നെ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനു ചരക്ക് കൈമാറുന്നതിനായുള്ള ഡെസ്പാച്ച് തുറമുഖത്ത് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് സാധനങ്ങൾ കൈമാറാൻ ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആൾ സൂചിതമായ സമ്മതം നൽകിയതിലാണിത്. എംപിടി ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകൾ സംയോജിതമായി വായിക്കുന്നതിലും 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കോൺട്രാക്റ്റ് ആക്ടിന്റെ 158-)ം വകുപ്പ് വായിച്ചതിലും ബെയ്ൽമെന്റിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ബെയ്ലർ ബെയ്ലിക്ക് "ആവശ്യമായ ചെലവുകൾ" തിരിച്ചടയ്ക്കണമെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. അതിനാൽ, ഒരിക്കലും ബെയ്ലറല്ലാത്ത കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്നല്ല, എല്ലായ്പ്പോഴും ചരക്കുകളുടെ ഉടമയായ ബെയ്ലറിൽ നിന്ന്, ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആളോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവോ ആയിക്കോട്ടെ, സ്റ്റോറേജ് ചാർജുകൾ ഈടാക്കാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനെ ഇത് പ്രാപ്തമാക്കും. എംപിടി നിയമത്തിലെ 62-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം കപ്പലിന്റെ ഏജന്റായ സ്റ്റീമർ ഏജന്റും മറ്റ് ഏജന്റുമാരും, അതായത് ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആളിന്റെയോ/ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റേയോ ഏജന്റുമാരും തമ്മിൽ എംപിടി ആക്റ്റിൽതന്നെ വ്യക്തമായ വ്യത്യസ്തത കാണിക്കുന്നുവെന്ന് ശ്രീ പ്രതാപ് വാദിച്ചു. കൂടുതലായി 63-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള സാധനങ്ങളുടെ വിൽപനയിൽ അധികമായത് ഉടമയ്ക്ക് മാത്രം തിരികെ നൽകണം. അത്തരം കൂടുതലുകൾ ഒരിക്കലും കപ്പൽ ഉടമയ്ക്കോ സ്റ്റീമറിന്റെ ഏജന്റിനോ നൽകാനാവില്ല. എംപിടി നിയമത്തിലെ 2 (ഒ)-)ം വകുപ്പിൽ ചരക്കുകളെ സംബന്ധിച്ച "ഉടമ", കപ്പലിനെ സംബന്ധിച്ച "ഉടമ" എന്നിവ തമ്മിൽ വ്യക്തമായ വ്യത്യാസം ഉണ്ടെന്നും ഷിപ്പിന്റെ ഏജന്റായ സ്റ്റീമർ ഏജൻറ് ഒരിക്കലും ചരക്കുകളുടെ "ഉടമ" എന്ന് പറയാനാവില്ല എന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്ടിന്റെ 1-)ം വകുപ്പ് പരിഗണിച്ച് ബെയ്ലറായ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് വേണ്ടി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഒരു ബെയ്ലിയാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ശ്രീനേഷ് നിറ്റേഴ്സ് (മേൽ പരാമർശം) ലെ

വിധിന്യായത്തിൽ അദ്ദേഹം ശക്തമായി ആശ്രയിച്ചിട്ടുള്ളതും ഫോബ്സ് -2 (മേൽ പരാമർശം) പൂർണ്ണമായും തെറ്റാണെന്നും , അത് അസാധുവാക്കാൻ അർഹമാണെന്നും സമർത്ഥിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) ലെ വിധിന്യായം അദ്ദേഹം വളരെ വിശദമായി കൈകാര്യം ചെയ്തിട്ടുള്ളതും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കസ്റ്റഡിയിലെടുക്കുകയും രസീത് നൽകുകയും ചെയ്തശേഷം, ചരക്ക് ഇറക്കിയതിനു മുൻപുള്ള സംഭരണ ചാർജുകളോ അല്ലെങ്കിൽ ഡെമറേജോ ഈ വിധിന്യായത്തിൽ പരിഗണിക്കുന്നില്ലെന്നും, അതിനാൽ ഇത് ഇപ്പോഴത്തെ കേസിന്റെ വസ്തുതകൾക്ക് ബാധകമല്ല എന്നും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് നിലവിലെ കേസിൽ നിന്ന് ഇത് വേർതിരിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. കൂടാതെ, അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായപ്രകാരം, ഫോബ്സ്-2 (മേൽ പരാമർശം) അംഗീകരിക്കുന്നിടത്തോളം റാസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) തെറ്റാണ്. കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് (ബെയ്ലിക്ക്), ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആൾ (ബെയ്ലർ) ബെയ്ൽ ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ ഒരു ഉപ ബെയ്ലിയാണ് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് എന്ന നിയമപരമായ നിലപാട് റസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) സൂചിപ്പിക്കുന്നിടത്തോളം, ഇത് തികച്ചും ശരിയാണ്, അത് പാലിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റൗത്തർ-II (മേൽ പരാമർശം) നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആളിന്റെ അംഗീകാരത്തോടൊപ്പം സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ അംഗീകാരം കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്ന റൗത്തർ-2 (മേൽ പരാമർശം) ന്റെ ഭാഗം നല്ല നിയമമാണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്ന് വിവരസ്ഥനായ സീനിയർ അഭിഭാഷകൻ പ്രസ്താവിച്ചു. ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുന്നത് അപ്രസക്തമാണെന്നും സ്റ്റോറേജ് ചാർജുകൾ നൽകുന്നതിനുള്ള ബാധ്യതയെ ബാധിക്കില്ലെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. ചാർജുകളുമായി കപ്പലിനെയും അതിന്റെ ഏജന്റിനെയും കൂട്ടിച്ചേർക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് വിധിന്യായത്തിൽ പറയുന്നിടത്തോളം, വിധി തികച്ചും ശരിയാണെന്നും അത് പാലിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. കണ്ടെയ്നറുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്ന ചരക്കുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അവകാശപ്പെടുന്ന ചാർജുകൾ ചരക്കുകളുടെ കാര്യത്തിലാണെന്നും ചരക്കുകൾ നിറച്ച പാത്രത്തിന്റെ കാര്യത്തിലല്ലെന്നും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് തന്നെ പ്രസ്താവിക്കുന്നുവെന്ന് ശ്രീ പ്രതാപ് വാദിക്കുന്നു. അതിനാൽ,നിർവചന പ്രകാരം, കണ്ടെയ്നറിനെ സംഭരണ നിരക്കുകൾ ഈടാക്കുന്ന "ചരക്കുകൾ" എന്ന് പറയാനാവില്ല. അതിൽ ചരക്കുകൾ വൻചരക്കുകളായി ഇറക്കുമതി ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ, ഡെമറേജ് പരിഹരിക്കാനുള്ള ബാധ്യത സ്റ്റീമർ ഏജന്റിലല്ല, മറിച്ച് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനാണെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് സമ്മതിച്ചുകൊണ്ടു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഹൈക്കോടതിയിൽ സമർപ്പിച്ച എതിർ സത്യവാങ്മൂലത്തെയും അദ്ദേഹം ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. അവ ഒരു കണ്ടെയ്നറിൽ കൊണ്ടുപോകുന്നു എന്ന വസ്തുത കൊണ്ട്, ആയതിനു യാതൊരു മാറ്റവും

വരുത്തുവാൻ കഴിയില്ല. എല്ലാ ചോദ്യങ്ങളും ഇപ്പോൾ ഈ കോടതിക്ക് മുന്നിൽ തുറന്നിരിക്കുന്നതിനാൽ, ഈ കോടതിയുടെ ഒരു വിശാല ബെഞ്ചിലേക്ക് ഒരു റഫറൻസ് നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ, സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന് ബാധ്യതയുണ്ടോ എന്ന വലിയ ചോദ്യം അവർ വാദിച്ചില്ല എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഹൈക്കോടതിയിലെ മുൻഗാമിയായ അഭിഭാഷകൻ (അദ്ദേഹമടക്കം) അദ്ദേഹത്തെ തടഞ്ഞില്ലെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. നിയമത്തിൽ ഒരു കേസിലും എസ്റ്റോപ്പൽ ഇല്ല, ശരിയായ നിലപാട് ഈ കോടതി നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

10. എംപിടിയുടെ സെക്ഷൻ 2 (ഒ) ലെ "ഉടമ" എന്നതിന്റെ നിർവചനം 'കപ്പലിന്റെ'ഉടമയെയും 'ചരക്കിന്റെ'ഉടമയെയും വേർതിരിച്ചു പറയുന്നുവെന്നും, കൂടാതെ noscitur a sociis എന്ന സിദ്ധാന്തം പ്രയോഗിച്ചാൽ ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് 2 (ഒ)-ം വകുപ്പിന്റെ ആദ്യ ഭാഗത്തിനുള്ളിൽ വരില്ല എന്നും, ഈ നടപടികളിലെ ഇന്റെർവീനർ ആയ 6-ം എതിർകക്ഷി (ക്രണ്ടെയ്നർ ഷിപ്പിംഗ് ലൈൻസ് അസോസിയേഷൻ) ന് വേണ്ടി ഹാജരായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് ശ്രീ രാഹുൽ നരിചാനിയ വാദിച്ചു. ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ഒരു വെളിപ്പെടുത്തിയ പ്രിൻസിപ്പലിന്റെ ഏജന്റാണെന്നും അതായത് കപ്പൽ ഉടമയാണെന്നും അതിനാൽ ഡെമറേജ് ചാർജുകൾക്ക് ഉത്തരവാദിയാകാൻ കഴിയില്ലെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. ഇത് ചരക്ക് ലോഡുചെയ്യുന്നതിനും അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള ഒരു ഏജന്റ് മാത്രമാണ്, അതായത്, അത്തരം ബാധ്യതയുണ്ടാക്കുന്ന ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആളിന്റെയോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റേയോ ഏജന്റ്. ഒരു സ്റ്റീമറിംഗ് ഏജന്റിനെ സ്റ്റീവഡറിംഗ് ഏജന്റിൽ നിന്ന് വേർതിരിക്കേണ്ടതാണെന്നും ചരക്ക് ലോഡുചെയ്യുന്നതിലും ഇറക്കുന്നതിലും ഏർപ്പെടുന്നില്ലെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. എംപിടി ആക്റ്റിലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകളെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹം പരാമർശിക്കുകയും അതിൽ 48 (1) (ഡി) വകുപ്പ് ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനു യാതൊരുവിധ ബാധ്യതയും നൽകുന്നില്ലെന്നും വാദിച്ചു. ഈ വകുപ്പിനെ ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ ബാധ്യതയെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായി പറയുന്ന 49 (1) (സി) വകുപ്പുമായി വിഭിന്നമാക്കേണ്ടതുണ്ട്, പക്ഷേ സ്റ്റീമർ ഏജന്റ്, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിൽ നിന്ന് പാട്ടത്തിനെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മാത്രം. കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് അത്തരം ചരക്കുകളിൽ, എംപിടി ആക്റ്റിലെ 60-ം വകുപ്പ് പ്രകാരം നടപ്പിലാക്കിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുന്ന ഒരു അവകാശമുണ്ടായിരിക്കാം എന്നതുകൊണ്ട് പൊതു ലേലത്തിലൂടെ സാധനങ്ങൾ വിൽക്കുമ്പോൾ, ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെയേ അറിയിക്കേണ്ടതുള്ളൂ എന്ന് വാദിക്കാൻ എംപിടി ആക്റ്റിലെ 61 മുതൽ 63 വരെയുള്ള വകുപ്പുകളെ അദ്ദേഹം വളരെയധികം ആശ്രയിച്ചു. വിൽപ്പന വരുമാനത്തിൽ നിന്ന് മിച്ചമുണ്ടെങ്കിൽ, അത്തരം മിച്ചം ഇറക്കുമതിക്കാരനോ, ഉടമയ്ക്കോ, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താക്കൾക്കോ

അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ഏജന്റുമാർക്കോ മാത്രമേ നൽകൂ എന്ന് കൂടുതലായി വ്യക്തമാക്കിയെന്നും, ഏതു വ്യക്തികളുടെ പട്ടികയിൽ നിന്നാണോ കപ്പൽ ഉടമയും അതിന്റെ ഏജന്റും വ്യക്തമായി ഹാജരാകുന്നില്ലാത്തത്, ഇറക്കിയതിനു ശേഷമുള്ള ഡിമറേജ് ചാർജുകൾക്കായി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് പിന്തുടരേണ്ടത് ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥനെ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള വ്യക്തികളെ മാത്രമാണ് എന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നുവെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആൾക്ക് (ഉടമസ്ഥാവകാശ കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നതിന് മുമ്പ്) അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് ((ഉടമസ്ഥാവകാശം കൈമാറ്റം ചെയ്തതിന് ശേഷം) മാത്രമേ അത്തരം നിരക്കുകൾ അടയ്ക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥനാകൂ എന്ന് 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്ടിന്റെ 1-)o വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള ഉടമസ്ഥാവകാശ കൈമാറ്റം വ്യക്തമാക്കുന്നുവെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിക്കുന്നു. വെയർഹൗസിൽ സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുന്ന ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന സാധനങ്ങൾ ക്ലിയർ ചെയ്യേണ്ട ബാധ്യത ഇറക്കുമതിക്കാരനാണെന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു, ഇതിനായി 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്ടിലെ 49-)o വകുപ്പിനെ അദ്ദേഹം വളരെയധികം ആശ്രയിച്ചു. ഇതും സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ചിത്രത്തിലേക്ക് വരുന്നില്ല എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിച്ചു. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റുമായി സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന് ബെയ്‌ലർ -ബെയ്‌ലി ബന്ധമില്ലെന്ന് അദ്ദേഹം വാദിച്ചിട്ടുള്ളതും ഫോർബ്സ് -2 (മേൽ പരാമർശം) അസാധുവാക്കികൊണ്ടും ശ്രീനേഷ് നിറ്റേഴ്സിനെ (മേൽ പരാമർശം) ആശ്രയിച്ചും ശ്രീ പ്രതാപ് ചേർന്നിട്ടുള്ളതുമാണ്. റാസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർക്കെതിരെ നടത്തിയിട്ടുള്ള വീക്ഷണങ്ങളുടെ പരിധിക്കകത്ത്, ആയത് നിയമത്തിനു മുൻപിൽ തെറ്റാണെന്നും, ടി പരിധി വരെ അത് അസാധുവാക്കണമെന്നുമാണ്.

11. ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റും ഈ നടപടികളിലെ ഒരു ഇന്റെർവെനറുമായ ഹപ്പാഗ്-ലോയ്ഡ് ഇന്ത്യ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡിന് വേണ്ടി ഹാജരായ സീനിയർ അഡ്വക്കേറ്റ് ശ്രീ കവിൻ ഗുലാത്തി, മുൻഗാമിയായ അഭിഭാഷകൻ സമർപ്പിച്ച കാര്യങ്ങൾ ആവർത്തിക്കുകയും കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 29, 30, 33, 45, 48, 150 വകുപ്പുകളെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ ഊന്നിപ്പറയുകയും ചെയ്തു. ചരക്കുകൾ ഇറക്കികഴിഞ്ഞാൽ, കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിനെ ഒരിക്കലും ഡെമറേജ് ചാർജുകൾക്ക് ബാധ്യസ്ഥരാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അത് ഉടമയുടെയോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ പ്രയോജനകരമായ ഉടമയുടെയോ അക്കൗണ്ടിലായിരിക്കണം എന്നും അദ്ദേഹം വാദിച്ചു.

12. എല്ലാ കക്ഷികൾക്കും വേണ്ടി വിവരസ്ഥനായ സീനിയർകൗൺസിൽ കേട്ടിട്ടുള്ളതിനാൽ, ആദ്യം എംപിടി നിയമത്തിലെ പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥകൾ നിർണ്ണയിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്.

> "2-വകുപ്പ്. നിർവചനങ്ങൾ - ഈ നിയമത്തിൽ, മറ്റൊരു തരത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടാത്തപക്ഷം -
>
> (എഫ്) എല്ലാ ബേസിനുകൾ, ലോക്കുകൾ, കട്ട്സ്, പ്രവേശന കവാടങ്ങൾ, ഗ്രേവിംഗ് ഡോക്കുകൾ, ഗ്രേവിംഗ് ബ്ലോക്കുകൾ, ചെരിഞ്ഞ തലങ്ങൾ, സ്ലിപ് വേകൾ, ഗ്രിഡിറോണുകൾ, മൂറിംഗ്സ്, ട്രാൻസിറ്റ് ഷെഡുകൾ, വെയർഹൗസുകൾ, ട്രാംവേകൾ, റെയിൽ വേകൾ, ഏതെങ്കിലും ഡോക്കിനോട് ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റ് ജോലികളും കാര്യങ്ങളും, ഒരു തുറമുഖത്താൽ ചുറ്റപ്പെടുന്ന അല്ലെങ്കിൽ സംരക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന കടലിന്റെ ഭാഗം; എന്നിവ "ഡോക്ക്"ൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.
>
> xxx xxx xxx
>
> (എച്ച്) "ചരക്കുകളിൽ" കന്നുകാലികളും എല്ലാത്തരം ചലിക്കുന്ന വസ്തുക്കളും ഉൾപ്പെടുന്നു;
>
> xxx xxx xxx
>
> (എൻ) "യജമാനൻ" എന്നാൽ, ഏതെങ്കിലും തുറമുഖം ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും കപ്പലുമായോ അല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും വിമാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഒരു പൈലറ്റ്, ഹാർബർ മാസ്റ്റർ, അസിസ്റ്റന്റ് ഹാർബർ മാസ്റ്റർ, ഡോക്ക് മാസ്റ്റർ അല്ലെങ്കിൽ തുറമുഖത്തിന്റെ ബെർത്തിംഗ് മാസ്റ്റർ ഒഴികെ, കേസനുസരിച്ച്, അത്തരം കപ്പലിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം വിമാനങ്ങളുടെ താൽക്കാലിക ചാർജ് അല്ലെങ്കിൽ നിയന്ത്രണം ഉള്ള ഏതൊരു വ്യക്തിയെയും അർത്ഥമാക്കുന്നു.
>
> xxx xxx xxx
>
> (ഒ) "ഉടമ" എന്നാൽ , (i) ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ചരക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ആൾ, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ്, അത്തരം ചരക്കുകളുടെ വിൽപന, കസ്റ്റഡി, ലോഡിംഗ് അല്ലെങ്കിൽ അൺ ലോഡിംഗ് എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ട ഏതെങ്കിലും ഷിപ്പർ അല്ലെങ്കിൽ ഏജൻറ് എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു. ഒപ്പം
>
> (ii) ഏതെങ്കിലും തുറമുഖം ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും കപ്പൽ അല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും വിമാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഏതെങ്കിലും ഭാഗ-ഉടമ, ചാർട്ടറർ, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ്, അല്ലെങ്കിൽ കൈവശാവകാശമുള്ള മോർട്ട്ഗേജി എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു;
>
> xxx xxx xxx
>
> (v) "റേറ്റ്"എന്നാൽ ഈ നിയമപ്രകാരം ടോൾ, കുടിശ്ശിക, വാടക, നിരക്ക്, ഫീസ് അല്ലെങ്കിൽ ഈടാക്കുന്ന ചാർജ് എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു.
>
> xxx xxx xxx

(Z) "വെസ്സൽ" എന്നാൽ പ്രധാനമായും ജല ഗതാഗതവ്യവസ്ഥയ്ക്കുവേണ്ടി, മനുഷ്യർ, ചരക്കുകൾ, കൈസൺ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച ഉണ്ടാക്കിയ എന്തും ഉൾപ്പെടുന്നു;

42. ബോർഡിന്റെയോ മറ്റ് വ്യക്തിയുടെയോ സേവനങ്ങളുടെ പ്രകടനം — (1) ഇനിപ്പറയുന്ന സേവനങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ഒരു ബോർഡിന് അധികാരമുണ്ടായിരിക്കും: -

(എ) ബോർഡിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലോ കൈവശത്തിലോ ഉള്ള വാർഫുകൾ , പിയേഴ്സ്, കെയ്സ് അല്ലെങ്കിൽ ഡോക്കുകൾ എന്നിവയ്ക്കും തുറമുഖത്തെ കപ്പലുകൾക്കുമിടയ്ക്ക്, യാത്രക്കാരെയും ചരക്കുകളെയും ഇറക്കുന്നതിനും, കയറ്റുന്നതിനും അല്ലെങ്കിൽ കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നതിനും,

(ബി) ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് കൊണ്ടുവന്ന ചരക്കുകൾ സ്വീകരിക്കുക, നീക്കംചെയ്യുക, മാറ്റുക, കൈമാറുക, സംഭരിക്കുക അല്ലെങ്കിൽ വിതരണം ചെയ്യുക;

(സി) കേന്ദ്ര സർക്കാർ ചുമത്താൻ യോഗ്യമാണെന്ന് കരുതുന്ന നിയന്ത്രണങ്ങൾക്കും വ്യവസ്ഥകൾക്കും വിധേയമായി, റെയിൽ വഴിയോ മറ്റ് മാർഗങ്ങളിലൂടെയോ, തുറമുഖത്തോ തുറമുഖത്തിന്റെ സമീപത്തോ യാത്രക്കാരെ കയറ്റുക, ;

(ഡി) 1890 ലെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ആക്ടിലെ (1890 ലെ 9) റെയിൽവേ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷനിലെ പോലെ തുറമുഖത്തെ കപ്പലുകളിൽ വരുന്നതും അയലത്തെ റെയിൽവേ വഴി അയയ്ക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമായ ചരക്കുകൾ സ്വീകരിക്കുക, വിതരണം ചെയ്യുക, ഗതാഗതം ചെയ്യുക, മുൻകൂറായി ഏർപ്പാട് ചെയ്യുക, അയയ്ക്കുക എന്നിവയും അല്ലെങ്കിൽ നേരെ മറിച്ചും.

(ഇ) കപ്പലുകളുടെ പൈലറ്റിംഗ്, ഹൗളിംഗ്, മൂറിംഗ്, റീമൂറിംഗ് ഹുക്കിംഗ്, അല്ലെങ്കിൽ കപ്പലുകളുടെ സംബന്ധിച്ച മറ്റേതെങ്കിലും സേവനം;

(എഫ്) കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ മുൻ അനുമതിക്ക് വിധേയമായി തുറമുഖങ്ങൾക്കുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുകയും നൽകുകയും ചെയ്യുക.

(2) ഒരു ബോർഡ്, ഉടമ ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ, സേവനമോ സേവനങ്ങളോ നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനായി ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും ബോർഡ് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന രൂപത്തിൽ ഒരു രസീത് നൽകുകയും ചെയ്യും.

(3) ഈ വകുപ്പിൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിരുന്നാലും, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ മുൻ അനുമതിയോടെ, (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും സേവനങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിബന്ധങ്ങളിന്മേൽ ബോർഡ് ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിയെ, അധികാരപ്പെടുത്തിയേക്കാം.

(3എ) (3)-ാം ഉപവകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് കോട്ടം തട്ടാതെ, ഒരു ബോർഡിന്, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ മുൻ അനുമതിയോടെ, ഏതെങ്കിലും ബോഡി കോർപ്പറേറ്റ് അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും വ്യക്തിയുമായി, നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിബന്ധങ്ങളിന്മേൽ, ഈ നിയമപ്രകാരം ബോർഡിന് നൽകിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും സേവനങ്ങളും പ്രവർത്തനങ്ങളും ചെയ്യുന്നതിന് ഏതെങ്കിലും

കരാറിലോ മറ്റ് ക്രമീകരണങ്ങളിലോ (പങ്കാളിത്തം, സംയുക്ത സംരംഭം അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിലോ), ഏർപ്പെടാവുന്നതാണ്.

(4) ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരം അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഒരു വ്യക്തിയും ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ അതോറിറ്റി വ്യക്തമാക്കിയ തുകയേക്കാൾ അധിക തുക ഈ സേവനത്തിനായി ഈടാക്കുകയോ വീണ്ടെടുക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടില്ല.

5) അത്തരത്തിലുള്ള ഏതൊരാളും, ഉടമ ആവശ്യപ്പെടുന്നപക്ഷം, ചരക്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ പറഞ്ഞ ഏതെങ്കിലും സേവനങ്ങൾ നടത്തികൊടുക്കേണ്ടതും അതിനായി ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും ബോർഡ് വ്യക്തമാക്കിയ രൂപത്തിൽ രസീത് നൽകുകയും ചെയ്യണം.

(6) ഏറ്റെടുത്തതായ വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം, നാശം അല്ലെങ്കിൽ തകർച്ച എന്നിവയ്ക്ക്, അത്തരം ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിക്കുള്ള ചുമതല ഈ നിയമത്തിലെ മറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി,1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമത്തിലെ 151, 152, 161 വകുപ്പുകൾ (1872 ലെ 9) പ്രകാരം ഒരു ബെയ്ലിയുടേതുപോലെയാണ്.

(7) ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും ഈ വകുപ്പിന് കീഴിൽ ഒരു രസീത് നൽകുകയും ചെയ്ത ശേഷം, അവർക്ക് സംഭവിക്കാനിടയുള്ള നഷ്ടത്തിനും നാശത്തിനുമുള്ള ബാധ്യതയില്ലായ്മ, രസീത് നൽകിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിക്കോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾ ഇറക്കിയതോ കൈമാറ്റം ചെയ്തതോ ആയ കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ അല്ലെങ്കിൽ ഉടമയ്ക്കോ ആയിരിക്കും .

43.ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം മുതലായവയ്ക്ക് ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം—(1)ഈ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ചുമതല ഏറ്റെടുത്ത വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം, നാശം അല്ലെങ്കിൽ തകർച്ച എന്നിവയ്ക്കുള്ള ഏതെങ്കിലും ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം-

(i) റെയിൽവേ വഴി കൊണ്ടുപോകുന്നതിനായി ലഭിക്കുന്ന ചരക്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, 1890 ലെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ ആക്ടിലെ (1890 ൽ 9) വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം നിയന്ത്രിക്കണം; ഒപ്പം

(ii) മറ്റ് സന്ദർഭങ്ങളിൽ, 1872ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമത്തിലെ (1872 ലെ 9)151, 152, 161 വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം, ആ നിയമത്തിലെ 152-ാം വകുപ്പിലെ "പ്രത്യേക കരാറിന്റെ അഭാവത്തിൽ" എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കികൊണ്ടു ഒരു ബെയ്ലിയുടേതെന്നപോലെയും ആയിരിക്കും:

ഈ വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള ഒരു ഉത്തരവാദിത്തവും-

(എ) 42-വകുപ്പിലെ ഉപവകുപ്പ് (2) ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന രസീത് ബോർഡ് നൽകുന്നതുവരെയും ;

(ബി) ബോർഡ് അത്തരം ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുന്ന തീയതി മുതൽ ചട്ടങ്ങൾ അനുസരിച്ച് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെടുന്ന കാലയളവ് അവസാനിച്ചതിന് ശേഷവും

ബോർഡിനുണ്ടായിരിക്കുന്നതല്ല.

(2) 42-)ം വകുപ്പിലെ (2)-)ം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം ബോർഡ് അത്തരം ചരക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന തീയതി മുതൽ, ഇതിനായി ഉണ്ടാക്കിയ ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം, നിർദ്ദേശിച്ച കാലയളവിനുള്ളിൽ, അത്തരം നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ സംബന്ധിച്ച അറിയിപ്പ് നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ, ബോർഡ് ചുമതല ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം, നാശം, തകർച്ച, അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾക്ക് ഒരു ബോർഡ് ഒരു തരത്തിലും ഉത്തരവാദിയായിരിക്കില്ല.

"48. ബോർഡോ മറ്റ് വ്യക്തിയോ ചെയ്യുന്ന സേവനങ്ങളുടെ നിരക്കിന്റെ സ്കെയിലുകൾ .— (1) "തുറമുഖമായോ തുറമുഖ പരിസരവുമായോ ബന്ധപ്പെട്ട് 42-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം ഒരു ബോർഡോ അല്ലെങ്കിൽ അധികാരപ്പെടുത്തിയ മറ്റേതെങ്കിലും വ്യക്തിയോ നിർവഹിക്കേണ്ടതായ ചുവടെ വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും സേവനങ്ങൾക്കുള്ള നിരക്കുകളുടെ തോത് രൂപപ്പെടുത്തുക, കൂടാതെ വ്യവസ്ഥകളുടെ ഒരു പ്രസ്താവന എന്നിവ അതോറിറ്റി സമയാസമയങ്ങളിൽ ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനം വഴി ചെയ്യേണ്ടതാണ്".

(എ) തുറമുഖത്തിലോ തുറമുഖ പരിസരസത്തോ ഉള്ള കപ്പലുകൾക്കിടയിൽ യാത്രക്കാരോ ചരക്കുകളോ കൈമാറ്റം ചെയ്യൽ;

(ബി) ഏതെങ്കിലും വാർഫ്, കേ, ജെട്ടി, പിയർ, ഡോക്ക്, ബെർത്ത്, മൂറിംഗ്, സ്റ്റേജ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്ഷൻ, ബോർഡിന്റെ കൈവശമോ ഉപയോഗത്തിലോ ഉള്ള സ്ഥലത്ത് അല്ലെങ്കിൽ കെട്ടിടത്തിൽ നിന്നോ, തുറമുഖത്തിന്റെയോ തുറമുഖ പരിസരത്തിന്റെയോ പരിധിക്കുള്ളിലെ ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്തുനിന്നങ്ങോട്ടും ഇങ്ങോട്ടും ഉള്ള യാത്രക്കാരുടെയോ ചരക്കുകളുടെയോ ഇറക്കലും കയറ്റലും;

സി) അത്തരത്തിലുള്ള ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് ചരക്കുകൾ ശേഖരിക്കുക;

ഡി) അത്തരം ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് ചരക്കുകളുടെ വാർഫേജ്, സംഭരണം അല്ലെങ്കിൽ ഡെമറേജ് ;

(ഇ) കപ്പലുകൾ, യാത്രക്കാർ, സാധനങ്ങൾ എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റേതെങ്കിലും സേവനം.

(2) വിവിധ തരം ചരക്കുകൾക്കും കപ്പലുകൾക്കും വ്യത്യസ്ത സ്കെയിലുകളും വ്യവസ്ഥകളും രൂപപ്പെടുത്താം."

"59. നിരക്കുകളിൽ ബോർഡിന്റെ അവകാശം .— (1) ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ നിയമപ്രകാരം ഈടാക്കുന്ന എല്ലാ നിരക്കുകളും, ചരക്കുകൾ വച്ചിരിക്കാനിടയുള്ള ഏതെങ്കിലും കെട്ടിടങ്ങൾ, തൂണുകൾ, സ്റ്റാക്കിംഗ് ഏരിയകൾ, അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും കെട്ടിടങ്ങൾ മറ്റേതെങ്കിലും സ്ഥലങ്ങൾ എന്നിവക്കുവേണ്ടി ബോർഡിനു നൽകേണ്ട വാടകയും ചരക്കുകളിന്മേൽ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കാം, അത്തരം ചരക്കുകളിൽ ബോർഡിന് ഒരു അവകാശമുണ്ടായിരിക്കാം, അത്തരം നിരക്കുകളും വാടകയും പൂർണമായി അടയ്ക്കുന്നതുവരെ അത് പിടിച്ചെടുക്കുകയും തടഞ്ഞുവയ്ക്കുകയും ചെയ്യാം.

(2) ജനറൽ ആവറേജ്, ഫ്രൈറ്റുകൾക്കും മറ്റ് ചാർജുകൾക്കുമായി ടി ചരക്കുകളുടെമേൽ കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് അവകാശം നിലനിൽക്കുകയും, 60-)ം വകുപ്പിലെ (1)-)ം ഉപവകുപ്പിൽ

പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന പ്രകാരം അത് സംരക്ഷിച്ചിട്ടുമുണ്ടെങ്കിൽ, കപ്പൽ ഉടമയുടെ ടി അവകാശം, ശിക്ഷയോ പിഴയോ ഒഴികെ കസ്റ്റംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലവിലിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും നിയമപ്രകാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് നൽകേണ്ട പണം എന്നിവയും ഒഴികെ, അത്തരം അവകാശങ്ങൾക്ക്, മറ്റെല്ലാ അവകാശങ്ങൾക്കും ക്ലെയിമുകൾക്കും ഉപരിയായി മുൻഗണന ഉണ്ടായിരിക്കും.

60. ഫ്രൈറ്റിനും മറ്റ് നിരക്കുകൾക്കുമുള്ള കപ്പൽ ഉടമയുടെ അവകാശം.— (1) ഏതെങ്കിലും കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ ഉടമയോ അല്ലെങ്കിൽ അയാളുടെ ഏജന്റോ, അത്തരം കപ്പലിൽ നിന്ന് ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകൾ ഒരു ബോർഡിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതോ അതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതോ ആയ ഏതെങ്കിലും ഡോക്ക്, വാർഫ്, കേ, സ്റ്റേജ്, ജെട്ടി, ബെർത്ത്, മൂറിംഗ് അല്ലെങ്കിൽ പിയർ എന്നിവയിൽ ഇറക്കുന്ന സമയത്തോ അതിനു മുമ്പോ, അത്തരം ചരക്കുകൾ, കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് നൽകേണ്ടതായ ഫ്രൈറ്റിനോ, മറ്റ് ചാർജുകൾക്കോ ഉള്ള ഒരു അവകാശത്തിന് വിധേയമായി തുടരണമെന്ന് ബോർഡിന് രേഖാമൂലം അറിയിപ്പ് നൽകുന്നപക്ഷം, അത്തരം നോട്ടീസിൽ പരാമർശിക്കപ്പെടുന്ന തുകയ്ക്ക്, അത്തരം തുകയിന്മേലുള്ള അത്തരം അവകാശത്തിനു അത്തരം ചരക്കുകൾ ബാധ്യതയുള്ളതായി തുടരും.

(2) ഇവിടെ ശേഷം സൂചിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ, അത്തരം അവകാശങ്ങൾ ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്യുന്നതുവരെ ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥരുടെ റിസ്കിലും ചെലവിലും ചരക്ക്, ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ സൂക്ഷിക്കുമെന്നും; അത്തരം ചരക്കുകൾ കൈവശം വച്ചിരിക്കുന്ന സമയത്തേക്ക്, ഗോഡൗൺ അല്ലെങ്കിൽ സംഭരണ വാടക, അത്തരം ചരക്കുകളുടെ അവകാശിയായ പാർട്ടിനൽകണമെന്നുമാണ്.

(3) ആരാലാണോ അല്ലെങ്കിൽ ആർക്കുവേണ്ടിയാണോ അത്തരം നോട്ടീസ് നൽകിയത്, ടി വ്യക്തി നടപ്പിലാക്കിയതായ, ടി തുകയ്ക്കുള്ള അത്തരം അവകാശം കൈപ്പറ്റിയതായോ അല്ലെങ്കിൽ വിടുതൽ കിട്ടിയതിനോ ഉള്ള രേഖ, ആയതിനുവേണ്ടി ബോർഡ് നിയമിച്ച ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ മുമ്പാകെ ഹാജരാക്കിയാൽ, അത്തരം രേഖകളുടെ ആധികാരികത സംബന്ധിച്ച് ബോർഡ് ന്യായമായ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അത്തരം അവകാശങ്ങൾ പരിഗണിക്കാതെ തന്നെ അത്തരം ചരക്കുകൾ നീക്കംചെയ്യാൻ ബോർഡ് അനുവദിച്ചേക്കാം.

61. ഫ്രൈറ്റിനുള്ള അവകാശം ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിലോ നിരക്കുകളും വാടകയും നല്കിയിട്ടില്ലെങ്കിലോ ഉള്ള രണ്ട് മാസത്തിന് ശേഷമുള്ള സാധനങ്ങളുടെ വിൽപന— (1) ഒരു ബോർഡ്, ഏതെങ്കിലും ചരക്ക് കസ്റ്റഡിയിൽ വന്ന സമയം മുതൽ രണ്ട് മാസം കഴിയുമ്പോഴോ അല്ലെങ്കിൽ മൃഗങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും, നശിക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ അപകടകരമായ വസ്തുക്കളുടെയും കാര്യത്തിലും, ബോർഡ് ഉചിതമെന്ന് കരുതുന്ന പോലെ, മൃഗങ്ങൾ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾ ഇറക്കിയതിന് ശേഷം ഇരുപത്തിനാല് മണിക്കൂറിൽ കുറയാത്തതായ അത്തരം ഹ്രസ്വ കാലയളവ് അവസാനിച്ചതിന് ശേഷമോ, പൊതു ലേലം വഴി വിൽക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ അങ്ങനെ ചെയ്യേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് ബോർഡ് കരുതുന്ന പക്ഷം ആയതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ രേഖാമൂലം രേഖപ്പെടുത്തി, അത്തരം ചരക്കുകളോ അല്ലെങ്കിൽ ബോർഡിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ

വേണ്ടതെത്രയോ അത്, ടെണ്ടർ, സ്വകാര്യ കരാർ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും വിധത്തിൽ വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

(എ) അത്തരം ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബോർഡിന് നൽകേണ്ട ഏതെങ്കിലും നിരക്കുകൾ നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ

(ബി) അത്തരം ചരക്കുകൾ സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ളതായ ഏതെങ്കിലും സ്ഥലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബോർഡിന് നൽകേണ്ട ഏതെങ്കിലും വാടക നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ

(സി) ഫ്രൈറ്റിനോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് ചാർജുകൾക്കുവേണ്ടി നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏതെങ്കിലും അവകാശം ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിലും, ഫ്രൈറ്റിനോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് ചാർജുകൾക്കായി അത്തരം അവകാശം ക്ലെയിം ചെയ്യുന്ന വ്യക്തി അത്തരം വിൽപ്പനയ്ക്ക് ബോർഡിന് അപേക്ഷ നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും.

(2) അത്തരം വിൽപന നടത്തുന്നതിനുമുമ്പ്, പോർട്ട് ഗസറ്റിലോ അല്ലെങ്കിൽ പോർട്ട് ഗസറ്റ് ഇല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലും കുറഞ്ഞത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രാദേശിക ദിനപത്രത്തിലും പ്രസിദ്ധീകരിച്ചുകൊണ്ട് ബോർഡ് പത്തു ദിവസത്തെ അറിയിപ്പ് നൽകും:

മൃഗങ്ങളുടെയും, നശിക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ അപകടകരമായ ചരക്കുകളുടെയും കാര്യത്തിൽ, ബോർഡിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ കേസിന്റെ അടിയന്തിരാവസ്ഥ അംഗീകരിക്കുന്ന രീതിയിൽ, ബോർഡിനു അത്തരം ഹ്രസ്വമായ അറിയിപ്പ് നൽകാം.

(3) ചരക്കുകളുടെ ഉടമയുടെ വിലാസം, ചരക്കുകളുടെ ലിസ്റ്റിലോ,ബോർഡിന്റെ കൈകളിലെത്തിയ ഏതെങ്കിലും രേഖകളിലോ പ്രസ്താവിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലോ, അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിൽ അറിയാമെങ്കിലോ അത്തരം വിലാസത്തിൽ കൈമാറാവുന്ന കത്തിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ തപാൽ വഴിയോ അദ്ദേഹത്തിന് കൂടി നൽകേണ്ടതാണ്, എന്നാൽ അത്തരം ചരക്കുകൾ സത്യസന്ധമായി വാങ്ങുന്നയാളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം അത്തരം അറിയിപ്പ് അയയ്ക്കാൻ വിട്ടുപോയി എന്ന കാരണത്താൽ അസാധുവാക്കപ്പെടില്ല, അത്തരം അറിയിപ്പ് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് അന്വേഷിക്കാൻ അത്തരം ഒരു വാങ്ങലുകാരനും ബാധ്യസ്ഥനുമല്ല.

(4) ഈ വകുപ്പിൽ എന്തുതന്നെയടങ്ങിയിരുന്നാലും, ആയുധങ്ങളും വെടിക്കോപ്പുകളും നിയന്ത്രിത വസ്തുക്കളും കേന്ദ്രസർക്കാർ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രകാരം അത്തരം സമയത്തും, അത്തരം രീതിയിലും വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

(എ) "ആയുധങ്ങൾക്കും വെടിമരുന്നുകൾക്കും" യഥാക്രമം 1959 ലെ ആയുധ നിയമത്തിൽ (1959 ലെ 54) ചേർത്തിയിട്ടുള്ളതായ അർത്ഥങ്ങളുണ്ട്;

(ബി) "നിയന്ത്രിത ചരക്കുകൾ" എന്നാൽ പ്രാബല്യത്തിലുള്ള ഏതൊരു നിയമത്തിനു കീഴിൽ നിയന്ത്രിക്കപ്പെടുന്ന ചരക്കുകളുടെ വിലയോ വിനിയോഗമോ ആണ്.

62. സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് നിന്ന് മാറ്റാത്ത ചരക്കുകളുടെ നീക്കംചെയ്യൽ— (1) ഈ നിയമത്തിൽ എന്തുതന്നെയടങ്ങിയിരുന്നാലും, ബോർഡിൻറെ കസ്റ്റഡിയിൽ

വച്ചിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകൾ, ഇറക്കലിന് ശേഷം, ഉടമയോ അല്ലെങ്കിൽ അവകാശപ്പെട്ട മറ്റ് വ്യക്തികളോ, അത്തരം ചരക്കുകൾ കസ്റ്റഡിയിൽ വന്ന തീയതി മുതൽ ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് നിന്നും നീക്കം ചെയ്യുന്നില്ല എങ്കിൽ, ടിയാനോട് ഉടനടി ചരക്കുകൾ നീക്കം ചെയ്യണ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടും അല്ലാത്തപക്ഷം ടി ചരക്കുകൾ പൊതു ലേലം വഴിയോ ടെണ്ടർ, സ്വകാര്യ കരാർ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിലോ വിൽക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണെന്നും അറിയിച്ചുകൊണ്ട്, അത്തരം ഉടമയുടെയോ വ്യക്തിയുടെയോ വിലാസം അറിയാമെങ്കിൽ, അത്തരം വിലാസത്തിൽ കൈമാറാവുന്ന കത്തിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ തപാൽ വഴിയോ നോട്ടീസ് അയയ്ക്കേണ്ടതും അല്ലെങ്കിൽ നോട്ടീസ് അദ്ദേഹത്തിന് നൽകാനാവില്ലെങ്കിലോ അല്ലെങ്കിൽ അയാളുടെ വിലാസം അറിയില്ലെങ്കിലോ, ഒരു നോട്ടീസ്, പോർട്ട് ഗസറ്റിലോ അല്ലെങ്കിൽ പോർട്ട് ഗസറ്റ് ഇല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലും കുറഞ്ഞത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രാദേശിക ദിനപത്രത്തിലും പ്രസിദ്ധീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

അത്തരം ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ നിയമപ്രകാരം നൽകേണ്ട എല്ലാ നിരക്കുകളും ചാർജുകളും അടച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ ചരക്കുകൾ വച്ച തീയതി മുതൽ രണ്ട് മാസം കഴിയാത്തപക്ഷം, നീക്കംചെയ്യൽ നോട്ടീസ് ഈ ഉപവകുപ്പിന് കീഴിൽ നൽകുകയോ പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതില്ല.

(2) ഉപവകുപ്പ് (1) ൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന നോട്ടീസ് അത്തരം ചരക്കുകൾ ഇറക്കിയ കപ്പലിന്റെ ഏജന്റുമാർക്കും നൽകാം.

(3) അത്തരം ഉടമയോ വ്യക്തിയോ, അദ്ദേഹത്തിന് നൽകിയതോ അല്ലെങ്കിൽ ഉപവകുപ്പ് (1) നു കീഴിൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചതോ ആയ നോട്ടീസിലെ അഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് അനുസൃതമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ, ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ ചരക്കുകൾ വച്ച തീയതി മുതൽ രണ്ട് മാസം കഴിഞ്ഞു ഏതു സമയത്തും ബോർഡിന്, ചരക്കുകൾ പൊതുലേലത്തിൽ വിൽക്കാവുന്നതാണ്, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം കേസുകളിൽ അങ്ങനെ ചെയ്യേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്ന് ബോർഡ് കരുതുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ, 61-വകുപ്പിലെ (2), (3) എന്നി ഉപവിഭാഗങ്ങളിൽ വ്യക്തമാക്കിയ രീതിയിൽ വിൽപ്പന അറിയിപ്പ് നൽകിയ ശേഷം, കാരണങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തികൊണ്ട് ടെൻഡർ, സ്വകാര്യ കരാർ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിൽ വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

(4) (1)-ാം ഉപവകുപ്പിനു കീഴിലോ അല്ലെങ്കിൽ (3)-ാം ഉപവകുപ്പിനു കീഴിലോ എന്തുതന്നെയടങ്ങിയിരുന്നാലും,

(എ) മൃഗങ്ങളുടെയും നശിക്കുന്നതോ അപകടകരമോ ആയ വസ്തുക്കളുടെ കാര്യത്തിൽ, ഒരു മാസത്തെ അല്ലെങ്കിൽ കേസനുസരിച്ച്, (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ പറയുന്ന പ്രകാരം രണ്ടു മാസത്തെ കാലയളവ് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെങ്കിലും ബോർഡിന് അത്തരം ചരക്കുകളുടെ നീക്കംചെയ്യൽ നോട്ടീസ് നൽകാവുന്നതാണ്, അല്ലെങ്കിൽ, ബോർഡിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, കേസിന്റെ അടിയന്തിരത ആവശ്യപ്പെടുന്നപക്ഷം അത്തരം വിൽപനയെക്കുറിച്ച് ഹ്രസ്വമായ അറിയിപ്പ് നൽകാവുന്നതാണ്.

(ബി) 61-)ം വകുപ്പിലെ (4)-)ം ഉപവകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ച് ആയുധങ്ങളും വെടിക്കോപ്പുകളും നിയന്ത്രിത വസ്തുക്കളും വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

(5) കേന്ദ്രസർക്കാരിന്, പൊതു താൽപ്പര്യത്തിന് വേണ്ടി അങ്ങനെ ചെയ്യേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്ന് തോന്നുന്നപക്ഷം, ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ, ഈ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിൽ നിന്ന് ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളെയോ തരത്തെയോ ഒഴിവാക്കാം.

63.വിൽപ്പന വരുമാനത്തിനുള്ള അപേക്ഷ .— (1) 61-)ം വകുപ്പ് അല്ലെങ്കിൽ 62-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള എല്ലാ വിൽപ്പന വരുമാനത്തിലും ഇനിപ്പറയുന്ന ക്രമത്തിൽ ബാധകമാകും—

(എ) വിൽപ്പനച്ചെലവുകൾ അടയ്ക്കുന്നതിൽ;

(ബി) ബോർഡിന്റെ അവകാശത്തിന്റെ മുൻഗണനയിൽ നിന്ന്, 59-)ം വകുപ്പിലെ (2)-)ംഉപവിഭാഗത്തിലൊഴികെയുള്ള അവകാശങ്ങളുടെയും ക്ലെയിമുകളുടെയും അതത് മുൻ ഗണനകൾക്കനുസരിച്ചുള്ള പണമടയ്ക്കൽ;

(സി) അത്തരം ചരക്കുകൾക്ക് ഇറക്കിയ തീയതി മുതൽ നാല് വർഷത്തേക്ക് നൽകേണ്ട ഡെമറേജ് (പിഴ ഡെമറേജ് ഒഴികെ) ഉൾപ്പെടെ, ബോർഡിന് ഇതുമായി ബന്ധപെട്ട് അടക്കേണ്ടതായ ഇറക്കുമതി, നീക്കംചെയ്യൽ, സംഭരണം അല്ലെങ്കിൽ ആയതിന്റെ വെയർഹൌസിംഗ് എന്നി നിരക്കുകളും ചെലവുകളും,മറ്റെല്ലാ ചാർജുകളും അടയ്ക്കുന്നതിലും,

(ഡി) കസ്റ്റംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്ന ഏതെങ്കിലും നിയമപ്രകാരം കേന്ദ്രസർക്കാർ നൽകേണ്ട പെനാൽറ്റിയോ ഫൈനോ അടയ്ക്കുന്നതിൽ;

(ഇ) ബോർഡ് അടയ്ക്കേണ്ട മറ്റേതെങ്കിലും തുക അടയ്ക്കുന്നതിൽ.

(2) ചരക്ക് വിൽപന നടത്തിയ തീയതി മുതൽ ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ മിച്ചംഉണ്ടെങ്കിൽ ആയത്, ഇറക്കുമതിക്കാരനോ ഉടമയ്ക്കോ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനോ അയാളുടെ ഏജന്റിനോ, ആയതിനുള്ള അപേക്ഷ നൽകുന്ന മുറയ്ക്ക് നൽകണം.

(3) ഉപവകുപ്പ് (2) പ്രകാരം ഒരു അപേക്ഷയും നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ, ഈ നിയമത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി മിച്ചം ബോർഡ് ഉപയോഗിക്കും.

64. കപ്പൽ ജപ്തി ചെയ്തുകൊണ്ടുള്ള നിരക്കുകളുടെയും ചാർജുകടെയും വീണ്ടെടുക്കൽ.— (1) ഈ നിയമപ്രകാരമോ, ആയത് അനുസരിച്ചുള്ള ഏതെങ്കിലും ചട്ടങ്ങൾ അല്ലെങ്കിൽ ഉത്തരവുകൾ പ്രകാരമോ നൽകേണ്ടതായ ഏതെങ്കിലും നിരക്കുകളോ പിഴകളോ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗമോ, അടയ്ക്കുന്നതിനായി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടും, ഏതെങ്കിലും കപ്പലിന്റെ ഉടമ അത് നിരസിക്കുകയോ അവഗണിക്കുകയോ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ, അത്തരം കപ്പലിനെയും അതിലെ ടാക്കിൾ, വസ്ത്രങ്ങൾ, ഫർണിച്ചറുകൾ, അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗം എന്നിവയും ജപ്തി ചെയ്യുകയോ, അറസ്റ്റ് ചെയ്യുകയോ ചെയ്യാം, കൂടാതെ, കപ്പൽ പിടിച്ചെടുക്കുകയോ അറസ്റ്റുചെയ്യപ്പെടുകയോ ചെയ്യപ്പെട്ടതായ കാലയളവിൽ കൂടുതലായി ഉണ്ടാകുന്ന

കൊടുക്കേണ്ടതായ തുകയുൾപ്പെടെ, ബോർഡിന് അടയ്ക്കേണ്ട തുക, അടയ്ക്കുന്നതുവരെ ബോർഡിന് അത് തടഞ്ഞുവയ്ക്കുകയും ചെയ്യാം.

(2) ടി നിരക്കുകളുടെയോ പിഴകളുടെയോ ഏതെങ്കിലും ഭാഗം, അല്ലെങ്കിൽ ജപ്തി ചെയ്യലിന്റെയോ അറസ്റ്റിന്റെയോ അല്ലെങ്കിൽ ആയത് സൂക്ഷിക്കുന്നതിന്റെയോ ചിലവ്, അത്തരം ജപ്തിയോ അറസ്റ്റോ ചെയ്തതിനു ശേഷമുള്ള തൊട്ടടുത്ത അഞ്ച് ദിവസവും അടയ്ക്കാതിരിക്കുന്നുവെങ്കിൽ, ബോർഡിന്, കപ്പലോ അല്ലെങ്കിൽ അങ്ങനെ പിടിച്ചെടുത്തതോ അറസ്റ്റ് ചെയ്തതോ ആയ മറ്റ് വസ്തുക്കളോ വിൽക്കാൻ ഇടയാക്കാവുന്നതാണ്. കൂടാതെ, അത്തരം വിൽപ്പനയിലൂടെ ലഭിക്കുന്ന വരുമാനം ഉപയോഗിച്ച്, അടയ്ക്കാതെ അവശേഷിക്കുന്നതായ വിൽപ്പനച്ചെലവ് അടക്കം, അത്തരം നിരക്കുകളും പിഴകളും ചെലവുകളും, മിച്ചം (എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ) കപ്പലിന്റെ ഉടമയ്ക്ക് ആവശ്യാനുസരണം നൽകിക്കൊണ്ട്, ഈടാക്കാവുന്നതാണ്.

65.നിരക്കുകൾ അടച്ചതിനുശേഷവും നാശനഷ്ടങ്ങൾ ഈടാക്കിയതിനു ശേഷവുമുള്ള പോർട്ട് ക്ലിയറൻസ് അനുവദിക്കൽ, മുതലായവ- ഒരു ബോർഡ് തുറമുഖത്തെ ഏതെങ്കിലും കപ്പലിന് പോർട്ട് ക്ലിയറൻസ് നൽകാൻ ചുമതലയുള്ള കേന്ദ്രസർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ഒരു നോട്ടീസ് താഴെ പറയും പ്രകാരം നൽകിയാൽ,

(i) ഈ നിയമപ്രകാരമോ,അല്ലെങ്കിൽ അത് അനുസരിച്ച് ഉണ്ടാക്കിയ ഏതെങ്കിലും ചട്ടങ്ങൾ അല്ലെങ്കിൽ ഉത്തരവുകൾ അനുസരിച്ചോ ഈടാക്കുന്ന നിരക്കുകൾ, ഫൈനുകൾ, പെനാൽറ്റികൾ അല്ലെങ്കിൽ ചെലവുകൾ എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, അതിൽ വ്യക്തമാക്കിയ ഒരു തുക അത്തരം കപ്പലിനോ അല്ലെങ്കിൽ ആയതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആ കപ്പലിന്റെ ഉടമയ്ക്കോ, യജമാനനോ അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം കപ്പലിലെ ഏതെങ്കിലും സാധനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ കൊടുക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(ii)116-)ം വകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും കേടുപാടുകൾ സംബന്ധിച്ച് അതിൽ വ്യക്തമാക്കിയ ഒരു തുക അടയ്ക്കേണ്ടതാണെന്നും, അത്തരം തുകയും, ആ വകുപ്പിന് കീഴിൽ ആയത് വീണ്ടെടുക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഒരു മജിസ്ട്രേറ്റിന് മുമ്പാകെയുള്ള നടപടികൾക്കുള്ള ചിലവുൾപ്പെടെ ഈടാക്കിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ,

ചാർജ് ചെയ്യാവുന്നതോ അടയ്ക്കേണ്ടതോ ആയ തുക അടയ്ക്കുന്നതുവരെ അല്ലെങ്കിൽ കേസനുസരിച്ച്, കേടുപാടുകളും ചെലവും ഈടാക്കുന്നതുവരെ അത്തരം ഉദ്യോഗസ്ഥർ അത്തരം പോർട്ട് ക്ലിയറൻസ് അനുവദിക്കില്ല."

"123. നിയന്ത്രണങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാനുള്ള ബോർഡിന്റെ പൊതു അധികാരം- ഈ നിയമത്തിൽ മറ്റെവിടെയെങ്കിലും അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു അധികാരത്തിനും ദോഷകരമായി ബാധിക്കാതെ, ഒരു ബോർഡിന് ഈ നിയമവുമായി പൊരുത്തപ്പെടുന്ന ചട്ടങ്ങൾ ഇനിപ്പറയുന്ന ഏതെങ്കിലും അല്ലെങ്കിൽ എല്ലാ ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾക്കായി നടത്താം, അതായത്: -

(സി) 42-)ം വകുപ്പിലെ ഉപവിഭാഗം (2) പ്രകാരം നൽകേണ്ട രസീത് ഫോമിനായി;

(ഡി) 43-)ം വകുപ്പിലെ ഉപവകുപ്പ് (2) പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകാവുന്ന കാലയളവിൽ;

xxx xxx xxx

(i) ഈ നിയമപ്രകാരം ബോർഡിനു ഈടാക്കാവുന്ന നിരക്കുകൾ അടയ്ക്കുന്നതിന്;

"131. കേസ് വഴിയുള്ള ബദൽ പ്രതിവിധി- ഈ നിയമപ്രകാരം കൈക്കൊള്ളാവുന്ന മറ്റേതെങ്കിലും നടപടികൾക്ക് ദോഷകരമായി ബാധിക്കാതെ, ഏതെങ്കിലും നിരക്കുകൾ, നാശനഷ്ടങ്ങൾ, ചെലവുകൾ, ചെലവുകൾ അല്ലെങ്കിൽ വിൽപ്പനയുടെ കേസിൽ, വിൽപ്പനയിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനം തികയാതെ വരുമ്പോൾ, ആയതിന്റെ ബാക്കി തുക അല്ലെങ്കിൽ ഈ ആക്ടിന് കീഴിലോ അല്ലെങ്കിൽ അത് അനുസരിച്ച് ഉണ്ടാക്കിയ ഏതെങ്കിലും ചട്ടങ്ങൾ അനുസരിച്ചോ ബോർഡിന് തിരിച്ചെടുക്കാവുന്നതോ അല്ലെങ്കിൽ കൊടുക്കേണ്ടതോ ആയ നിരക്കുകൾ, ഫൈനുകൾ, പെനാൽറ്റികൾ ചെലവുകൾ എന്നിവയെല്ലാം ബോർഡിന്, കേസ് മുഖാന്തിരം തിരിച്ചെടുക്കാവുന്നതാണ്.

13. കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, 1962 ലെ ചില വ്യവസ്ഥകൾ വാദഗതികൾക്കിടയിൽ ആശ്രയിച്ചിരുന്നതിനാൽ അവയും താഴെ പറയുന്നപ്രകാരം വിവരിക്കുന്നു:

"2. നിർവചനങ്ങൾ- ഈ നിയമത്തിൽ, സന്ദർഭം മറ്റൊരു തരത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടാത്തപക്ഷം,-

xxx xxx xxx

(26) - "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ", ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളെ സംബന്ധിച്ച്, ഇറക്കുമതിക്കും ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്യപ്പെടുന്ന സമയത്തിനുമിടയിൽ ഏത് സമയത്തും, ഏതെങ്കിലും ഉടമ, പ്രയോജനകരമായ ഉടമ അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതിക്കാരനായി സ്വയം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യക്തി എന്നിവർ ഉൾപ്പെടുന്നു; "

"29. ഇന്ത്യയിലെ കപ്പലുകളുടെയും വിമാനങ്ങളുടെയും വരവ്.— (1) ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്ന കപ്പലിനെയോ വിമാനത്തെയോ വിളിക്കാനോ ഇറക്കാനോ, ഒരു കപ്പലിന്റെയോ വിമാനത്തിന്റെയോ ചുമതലയുള്ള വ്യക്തി കാരണമാകുകയോ അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്യില്ല -

(എ) ഇന്ത്യയിലെത്തിയ ശേഷം ആദ്യമായി; അല്ലെങ്കിൽ

(ബി) യാത്രക്കാരോ ചരക്കുകളോ ആ കപ്പലിലോ വിമാനത്തിലോ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ഏത് സമയത്തും,

ബോർഡ് അനുവദിക്കാത്ത പക്ഷം, കേസ് അനുസരിച്ച്, കസ്റ്റംസ് തുറമുഖം അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് വിമാനത്താവളം ഒഴികെയുള്ള ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത്,

30. വരവ് മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി റിപ്പോർട്ടിന്റെ ഡെലിവറി .— (1) ചുമതലയുള്ള വ്യക്തി -

(i) ഒരു കപ്പൽ; അല്ലെങ്കിൽ

(ii) ഒരു വിമാനം; അല്ലെങ്കിൽ

(iii) ഒരു വാഹനം,

കേന്ദ്രസർക്കാർ നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലെ, ഇതിനായുള്ള ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലൂടെയുള്ള വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളെയോ കയറ്റുമതി വസ്തുക്കളെയോ മറ്റേതെങ്കിലും വ്യക്തിയെയോ വഹിക്കുന്നത്, ഒരു കപ്പലിന്റെയോ വിമാനത്തിന്റെയോ കാര്യത്തിൽ, കേസനുസരിച്ച് കപ്പലിന്റെയോ വിമാനത്തിന്റെയോ വരവിനു മുമ്പായി, ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥന് ഒരു വരവ് മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് ഇലക്ട്രോണിക് രീതിയിൽ നല്കിക്കൊണ്ടും, ഒരു വാഹനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ, കസ്റ്റംസ് സ്റ്റേഷനിൽ അത് എത്തിയ ശേഷം പന്ത്രണ്ട് മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ, നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട രൂപത്തിലും രീതിയിലും ഒരു ഇറക്കുമതി റിപ്പോർട്ട് നൽകേണ്ടതാണെന്നും, വരവ് മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി റിപ്പോർട്ട് അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗം, ഈ ഉപവിഭാഗത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയ സമയത്തിനുള്ളിൽ ശരിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് കൈമാറുന്നില്ലെങ്കിലും, കൂടാതെ അത്തരം കാലതാമസത്തിന് മതിയായ കാരണമില്ലെന്ന് ശരിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ബോധ്യം വരുകയും ചെയ്താൽ, അത്തരം കാലതാമസത്തിന് കാരണമായ ചുമതലയുള്ള വ്യക്തി അല്ലെങ്കിൽ ഈ ഉപവിഭാഗത്തിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന മറ്റേതെങ്കിലും വ്യക്തി അമ്പതിനായിരം രൂപയിൽ കൂടാത്ത പിഴ നൽകാൻ ബാധ്യസ്ഥാനാണ്:

കസ്റ്റംസ് പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണർക്കോ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർക്കോ, ഇലക്ട്രോണിക് രീതിയിൽ അവതരിപ്പിച്ച വരവ് മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് വിതരണം ചെയ്യാൻ സാധ്യമല്ലാത്ത സാഹചര്യങ്ങളിൽ, അത് മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിൽ വിതരണം ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കാം.

(2) എത്തിച്ചേരുന്ന മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി റിപ്പോർട്ട് കൈമാറുന്ന വ്യക്തി അതിന്റെ ചുവട്ടിൽ തന്നെ അതിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിന്റെ സത്യാവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തുകയും യോജിക്കുകയും ചെയ്യും.

(3) വരവ് മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി റിപ്പോർട്ട് ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ തെറ്റോ അപൂർണ്ണമോ ആണെന്നും വഞ്ചനാപരമായ ഉദ്ദേശ്യമില്ലെന്നും ശരിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ബോധ്യമുണ്ടെങ്കിൽ, അത് ഭേദഗതി ചെയ്യാനോ അനുബന്ധമായി നൽകാനോ അനുവദിച്ചേക്കാം."

"33. **അംഗീകൃത സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രം സാധനങ്ങൾ അൺലോഡ്, ലോഡ് ചെയ്യുന്നു**-- ശരിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അനുമതിയോടെയല്ലാതെ, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത സാധനങ്ങളൊന്നും അൺലോഡ് ചെയ്യില്ല, കൂടാതെ , 8-)ം വകുപ്പിന്റെ വകുപ്പ് (എ)

പ്രകാരം, അത്തരം ചരക്കുകൾ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ ലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ അംഗീകരിച്ച സ്ഥലത്തല്ലാതെ മറ്റൊരു സ്ഥലത്തും കയറ്റുമതി സാധനങ്ങളും ലോഡ് ചെയ്യില്ല.

"45. **ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ കസ്റ്റഡിയിൽ വയ്ക്കുന്നതിനും നീക്കംചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നിയന്ത്രണങ്ങൾ**.— (1)നിലവിലെ ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിൽ മറ്റൊരുതരത്തിൽ നൽകിയിട്ടുള്ളത് നിലനിർത്തികൊണ്ട്, ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നതുവരെ അല്ലെങ്കിൽ വെയർഹൌസ് ചെയ്യുന്നതുവരെ അല്ലെങ്കിൽ എട്ടാം അധ്യായത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുന്നതുവരെ, കസ്റ്റംസ് ഏരിയയിൽ ഇറക്കിയ എല്ലാ ഇറക്കുമതി വസ്തുക്കളും കസ്റ്റംസ് പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണർ അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർ അംഗീകരിച്ചേക്കാവുന്ന അത്തരം വ്യക്തിയുടെ കസ്റ്റഡിയിൽ തുടരും.

46. ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെ പ്രവേശനം.— (1) ഗതാഗതം അല്ലെങ്കിൽ കൈമാറ്റം ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ള ചരക്കുകൾ ഒഴികെയുള്ള ഏതെങ്കിലും വസ്തുക്കളുടെ ഇറക്കുമതിക്കാരൻ, ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനോ വെയർഹൗസിംഗിനോ ഉള്ള എൻട്രി ബിൽ നിർദ്ദേശിച്ച രൂപത്തിലും രീതിയിലും കസ്റ്റംസ് ഓട്ടോമേറ്റഡ് സിസ്റ്റത്തിൽ ഇലക്ട്രോണിക് രീതിയിൽ ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് നൽകികൊണ്ട് അതിലേക്ക് പ്രവേശനം നടത്തും:

കസ്റ്റംസ് പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണർക്കോ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർക്കോ, കസ്റ്റംസ് ഓട്ടോമേറ്റഡ് സിസ്റ്റത്തിൽ ഇലക്ട്രോണിക് രീതിയിൽ അവതരിപ്പിച്ച് പ്രവേശനം സാധ്യമല്ലാത്ത സാഹചര്യങ്ങളിൽ, മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിൽ ഒരു എൻട്രി അവതരിപ്പിക്കാൻ അനുവദിക്കാം:

ഈ ഉപവിഭാഗത്തിന് കീഴിൽ ആവശ്യമായ വസ്തുക്കളുടെ എല്ലാ വിവരങ്ങളും നൽകുന്നതിനുവേണ്ടതായ പൂർണ്ണ വിവരങ്ങൾ ആവശ്യമുള്ളതിനാൽ, ആയതിനു കഴിയില്ലെന്ന് ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ മുമ്പാകെ ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തുകയും സബ്സ്ക്രൈബുചെയ്യുകയും ചെയ്താൽ, അത്തരം വിവരങ്ങൾ ഹാജരാക്കുന്നത് മാറ്റി വച്ചുകൊണ്ട് പ്രവേശനത്തിന് മുൻപുതന്നെ (എ) കസ്റ്റംസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ചരക്കുകൾ പരിശോധിക്കാൻ, അല്ലെങ്കിൽ (ബി) 57-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പൊതു വെയർഹൗസിൽ, വെയർഹൗസിംഗ് ഇല്ലാതെ തന്നെ, ചരക്കുകൾ നിക്ഷേപിക്കാൻ ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്.

(2) ഉചിതമായ ഓഫീസർ മറ്റൊരു തരത്തിൽ അനുവദിച്ചത് ഒഴിവാക്കിനിർത്തിയാൽ, എൻട്രി ബില്ലിൽ ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന എല്ലാ ചരക്കുകളും അല്ലെങ്കിൽ ചരക്ക് അയക്കുന്ന ആൾക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നയാൾ നൽകുന്ന മറ്റ് രസീതും ഉൾപ്പെടും

(3) ഇറക്കുമതിക്കാരൻ 1-)ംഉപ വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള എൻട്രി ബിൽ അടുത്ത ദിവസം അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പായി (അവധി ദിവസങ്ങൾ ഒഴികെ), ചരക്കുകൾ വഹിക്കുന്ന വിമാനമോ കപ്പലോ വാഹനമോ അത്തരം ചരക്കുകൾ ഉള്ള ഒരു കസ്റ്റംസ് സ്റ്റേഷനിൽ എത്തുമ്പോൾ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനോ വെയർഹൗസിംഗിനോ വേണ്ടി ക്ലിയർ ചെയ്യേണ്ടതാണ്:

ഇന്ത്യയിലേയ്ക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതിനായി ചരക്കുകൾ കയറ്റി അയച്ച വിമാനത്തിന്റെയോ കപ്പലിന്റെയോ വാഹനത്തിന്റെയോ പ്രതീക്ഷിത വരവിനു മുമ്പായി മുപ്പത് ദിവസത്തിൽ കൂടാത്ത ഏത് സമയത്തും പ്രവേശന ബിൽ അവതരിപ്പിക്കാം.

വ്യക്തമാക്കിയ സമയത്തിനുള്ളിൽ എൻട്രി ബിൽ നൽകിയിട്ടില്ലാത്തതും അത്തരം കാലതാമസത്തിന് മതിയായ കാരണങ്ങളില്ലെന്ന് ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ബോധ്യപ്പെടുകയും ചെയ്താൽ, എൻട്രി ബിൽ വൈകി നൽകുന്നതിന് ഇറക്കുമതിക്കാരൻ നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലെ, അത്തരം നിരക്കുകൾ നൽകേണ്ടതാണ്.

(4) പ്രവേശന ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഇറക്കുമതിക്കാരൻ അത്തരം പ്രവേശന ബില്ലിലെ ഉള്ളടക്കങ്ങളുടെ സത്യാവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തുകയും സബ്സ്ക്രൈബ് ചെയ്യുകയും ചെയ്യേണ്ടതും, അത്തരം പ്രഖ്യാപനത്തെ പിന്തുണച്ച്, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത സാധനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിർദ്ദേശിക്കപ്പെടുന്ന മറ്റ് രേഖകളും, ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇൻവോയ്സും ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ഹാജരാക്കേണ്ടതുമാണ്..

(4എ) പ്രവേശന ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ഇനിപ്പറയുന്നവ ഉറപ്പാക്കും: -

(എ) അതിൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന വിവരങ്ങളുടെ കൃത്യതയും സമ്പൂർണ്ണതയും;

(ബി) പിന്തുണയ്ക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും പ്രമാണത്തിന്റെ ആധികാരികതയും സാധുതയും; ഒപ്പം

(സി) ഈ നിയമപ്രകാരമോ അല്ലെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള മറ്റേതെങ്കിലും നിയമപ്രകാരമോ ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിയന്ത്രണമോ വിലക്കുകളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് പാലിച്ചുകൊണ്ട്

(5) റെവന്യൂ ഇന്റെരെസ്റ്റുകളിന്മേൽ ദോഷകരമായി ബാധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും വഞ്ചനാപരമായ ഉദ്ദേശ്യമില്ലെന്നും ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന് ബോധ്യപ്പെടുകയാണെങ്കിൽ, ഗാർഹികാവശ്യത്തിനുള്ള എൻട്രി ബില്ലിന് പകരമായി വെയർഹൌസിംഗിനായുള്ള എൻട്രി ബിൽ പകരം വയ്ക്കാൻ അദ്ദേഹം അനുവദിച്ചേക്കാം

"48. അൺലോഡുചെയ്തതിനുശേഷം മുപ്പത് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ചരക്കുകൾ ക്ലിയർ ചെയ്യുകയോ വെയർഹൌസ് ചെയ്യുകയോ കൈമാറ്റം ചെയ്യുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിലുള്ള നടപടി - ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകൾ ഒരു കസ്റ്റംസ് സ്റ്റേഷനിൽ അത് ഇറക്കിയ തീയതി മുതൽ മുപ്പത് ദിവസത്തിനുള്ളിലോ, അല്ലെങ്കിൽ ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ അനുവദിച്ചേക്കാവുന്ന സമയത്തിനുള്ളിലോ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്യുകയോ വെയർഹൌസ് ചെയ്യുകയോ കൈമാറ്റം ചെയ്യുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിലോ, അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥത ഉപേക്ഷിക്കുക യാണെങ്കിലോ, അത്തരം സാധനങ്ങൾ ഇറക്കുമതിക്കാരന് നോട്ടീസ് നൽകിയ ശേഷം ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അനുമതിയോടെ വ്യക്തിക്ക് വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

എ) മൃഗങ്ങൾ, നശിക്കുന്ന വസ്തുക്കൾ, അപകടകരമായ വസ്തുക്കൾ എന്നിവ ശരിയായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അനുമതിയോടെ ഏത് സമയത്തും വിൽക്കാവുന്നതാണ്

(ബി) ആയുധങ്ങളും വെടിക്കോപ്പുകളും കേന്ദ്രസർക്കാർ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലത്തും സമയത്തും രീതിയിലും വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

വിശദീകരണം.— ഈ വിഭാഗത്തിൽ, "ആയുധങ്ങൾ", "വെടിമരുന്ന്" എന്നിവയ്ക്ക് യഥാക്രമം 1959 ലെ ആയുധ നിയമത്തിൽ (1959 ലെ 54) അർത്ഥങ്ങളുണ്ട്.

49. ക്ലിയറൻസ്സോ, നീക്കംചെയ്യലോ ബാക്കി നിൽക്കുന്ന വെയർഹൗസിലെ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത സാധനങ്ങളുടെ സംഭരണം- എവിടെയാണോ —

(എ) ഏതെങ്കിലും ഇറക്കുമതി ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ കാര്യത്തിൽ, നികുതിനൽകേണ്ടതാണെങ്കിലും അല്ലെങ്കിലും, ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി പ്രവേശിച്ചാൽ, ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ അപേക്ഷയിന്മേൽ, കസ്റ്റംസ് അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണർക്ക് അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് ഡെപ്യൂട്ടി കമ്മീഷണർക്ക് ചരക്കുകൾ ന്യായമായ സമയത്തിനുള്ളിൽ ക്ലിയർ ചെയ്യാനാവില്ലെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുന്നത്;

(ബി) വെയർഹൗസിംഗിനായി നൽകിയ ഏതെങ്കിലും ഇറക്കുമതി ചെയ്ത നികുതി നൽകേണ്ടുന്ന വസ്തുക്കളുടെ കാര്യത്തിൽ, ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ അപേക്ഷയിന്മേൽ, കസ്റ്റംസ് അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണർക്ക് അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് ഡെപ്യൂട്ടി കമ്മീഷണർക്ക്, വെയർഹൗസിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനായി ചരക്കുകൾ ന്യായമായ സമയത്തിനുള്ളിൽ നീക്കം ചെയ്യാനാവില്ലെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുന്നത്;

കേസനുസ്സരിച്ച്, ക്ലിയറൻസോ നീക്കംചെയ്യലോ ബാക്കി നിൽക്കുന്നതായ ചരക്കുകൾ, മുപ്പത് ദിവസത്തിൽ കൂടാത്ത കാലയളവിൽ ഒരു പൊതു വെയർഹൗസിൽ സൂക്ഷിക്കാൻ അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്.

ഈ വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള ഒരു പൊതു വെയർഹൌസിൽ സൂക്ഷിക്കാൻ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്ക് ഒൻപതാം അധ്യായത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ബാധകമല്ലെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു:

കസ്റ്റംസ് പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണർക്കോ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർക്കോ സംഭരണ കാലയളവ്, ഒരു സമയത്ത്, മുപ്പത് ദിവസത്തിൽ കൂടാത്ത കാലയളവിലേക്ക് കൂടുതലായി നീട്ടാവുന്നതാണ്.

150. ചരക്കുകൾ വിൽക്കുന്നതിനും വിൽക്കുന്ന വരുമാനം പ്രയോഗിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടിക്രമം .— (1) കണ്ടുകെട്ടാത്തതായ ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകൾ ഈ നിയമത്തിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം വിൽക്കേണ്ടിവന്നാൽ, അവ അതിന്റെ ഉടമയ്ക്ക് അറിയിപ്പ് നൽകിയ ശേഷം, പൊതു ലേലത്തിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ ടെൻഡർ വഴിയോ, ഉടമയുടെ സമ്മതത്തോടെ മറ്റേതെങ്കിലും രീതിയിലോ വിൽക്കപ്പെടും

(2) അത്തരം വിൽപ്പനയുടെ വരുമാനം ഉപയോഗിക്കുന്നത്-

(എ) ആദ്യം വിൽപ്പനച്ചെലവുകൾ അടയ്ക്കുന്നതിന്,

(ബി) അടുത്തത്, വിൽക്കുന്ന സാധനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, ഫ്രൈറ്റ്, മറ്റ് ചാർജുകൾ എന്നിവ ഉണ്ടെങ്കിൽ ആയത് അടയ്ക്കുന്നതിനായി അത്തരം ചാർജുകളുടെ അറിയിപ്പ്, ചരക്ക് കസ്റ്റഡിയിലുള്ള വ്യക്തിക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, വാഹകന് നൽകണം.

(സി) അടുത്തതായി, വിൽക്കുന്ന സാധനങ്ങളിൽ എന്തെങ്കിലും ഡ്യൂട്ടി ഉണ്ടെങ്കിൽ, ആയത് അടയ്ക്കുന്നതിന്

(ഡി) അടുത്തതായി, ചരക്കുകളുടെ കസ്റ്റഡിയിലുള്ള വ്യക്തിമൂലം വിറ്റ ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചാർജുകൾ അടയ്ക്കുന്നതിന്,

(ഇ) അടുത്തതായി, ഈ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റേതെങ്കിലും നിയമപ്രകാരം ചരക്കുകളുടെ ഉടമയിൽ നിന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് നൽകേണ്ട ഏതെങ്കിലും തുക അടയ്ക്കുന്നതിനും, ബാക്കി തുക ഉണ്ടെങ്കിൽ, അതിന്റെ ഉടമയ്ക്ക് നൽകുന്നതുമാണ്.

വിൽപനയുടെ ബാക്കി തുക, അത്തരം ചരക്കുകളുടെ വിൽപന തീയതി മുതൽ ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർ അനുവദിച്ചേക്കാവുന്ന കൂടുതൽ കാലയളവിനുള്ളിൽ, അടയ്ക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ, അത്തരം വിൽപ്പന വരുമാനം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് നൽകും. ”

14. എംപിടി നിയമത്തിലെ പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥകളുടെ ഒരു പരിശോധനയിൽ,, 2 (ഒ)-)ം വകുപ്പ് “ഉടമ” യെ നിർവചിക്കുമ്പോൾ, അത് കപ്പലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉടമയിൽ നിന്ന് വേർതിരിച്ച് ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉടമയെ നിർവചിക്കുന്നു. 2 (ഒ)-)ം വകുപ്പിന്റെ ഉപവകുപ്പിൽ (i), “ചരക്കുകളുമായി” ബന്ധപ്പെട്ട് ഉടമയെ നിർവചിക്കുമ്പോൾ, നിർവചനം 'എല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള' ഒന്നാണ്. രണ്ടാമതായി, ചരക്കുകളുടെ ഉടമകളായ വ്യക്തികൾ, അല്ലെങ്കിൽ ചരക്ക് കയറ്റുമതിക്കാരൻ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവ്, കയറ്റുമതിക്കാരൻ എന്നിവരെ പോലുള്ള ചരക്കിന്റെ ഗുണഭോക്താക്കളായ വ്യക്തികളും, തുടർന്ന് അത്തരം വസ്തുക്കളുടെ വിൽപ്പന, കസ്റ്റഡി, ലോഡിംഗ് അല്ലെങ്കിൽ അൺലോഡിംഗ് എന്നിവയ്ക്കുള്ള ഏജന്റുമാരും ഉൾപ്പെടുന്നു. സാധാരണഗതിയിൽ, ചരക്കുകൾ വിൽക്കുന്നതിനോ കസ്റ്റഡിയിലാക്കുന്നതിനോ ഉള്ള ഏജന്റുമാർക്ക് ഉടമയുടെ ഏജന്റുമാരുമായോ അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം ചരക്കിന്റെ ഗുണഭോക്താക്കളായ വ്യക്തികളുമായോ മാത്രമേ ബന്ധമുള്ളൂ,, അത് തീർച്ചയായും കപ്പൽ ഉടമയെയും കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിനെയും ഒഴിവാക്കും. എന്നിരുന്നാലും, നിർവചനം 'എല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള'നിർവചനമാണെന്നും, റൗത്തർ-1 (മേൽ പരാമർശം) -ൽ വിധിച്ചതുപോലെ, ചരക്കുകൾ ലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ സ്റ്റീമറിന്റെ ഏജന്റിന് കഴിയും എന്ന വസ്തുത കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, അത്തരം വ്യക്തികളെ എംപിടി നിയമപ്രകാരം “ഉടമ” എന്ന നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയില്ലെന്ന സ്റ്റീമറിന്റെ ഏജന്റിന്റെ വാദത്തെ അംഗീകരിക്കാൻ പ്രയാസമാണ്.

15. ഈ കാരണങ്ങളാൽ, സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർക്ക് വേണ്ടി ഹാജരാകുന്ന മുതിർന്ന മുതിർന്ന അഭിഭാഷകർ വാദിച്ചതുപോലെ, 2 (ഒ) -)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം "ഉടമ" എന്നതിന്റെ നിർവചനത്തിൽ "noscitur a sociis സിദ്ധാന്തം' പ്രയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ല. വൃന്ദാവൻ ബാംഗിൾ സ്റ്റോഴ്സും മറ്റുള്ളവരും വി .അസി. വാണിജ്യനികുതി കമ്മീഷണറും മറ്റൊരാളും (2000) 1 S.C.C 674 ൽ ഈ കോടതി വിധിച്ചിട്ടുള്ളത്:

> "7. അപ്പീൽ വാദികൾക്ക് വേണ്ടി ഉന്നയിച്ച രണ്ടാമത്തെ തർക്കം എൻട്രി 30 ന്റെയും, എൻട്രി 54 ന്റെയും വ്യക്തതയെയും അവ്യക്തതയെ ക്കുറിച്ചും noscitur a socis സിദ്ധാന്തത്തിന്റെ പ്രയോഗത്തെ കുറിച്ചും ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. ഞങ്ങളുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ, കർണാടക ഹൈക്കോടതിയിലെ വിവരസ്ഥരായ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച്, ടി സിദ്ധാന്ത ചട്ടം, കേസിന്റെ വസ്തുതകളിലും സാഹചര്യങ്ങളിലും ബാധകമല്ലെന്ന് ശരിയായി വിധിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ കോടതി, സ്റ്റേറ്റ് ഓഫ് ബോംബെ വേഴ്സസ് ഹോസ്പിറ്റൽ മസ്ദൂർ സഭ [എ.ഐ.ആർ 1960 എസ്. സി. 610] - ൽ ' noscitur a socis ' എന്ന വ്യാഖ്യാനിച്ച് അർത്ഥവും ഉദ്ദേശവും മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ചട്ടം വിശദമായി പരിഗണിച്ചിട്ടുള്ളതും, 9-)ം ഖണ്ഡികയിൽ ഇത് ഇങ്ങനെ കാണപ്പെടുന്നതുമാണ്:
>
> "ഈ വാദത്തിൽ ഞങ്ങൾക്ക് മതിപ്പില്ല. ' noscitur a socis ' എന്നത് കേവലം, വ്യാഖ്യാനിച്ച് അർത്ഥവും ഉദ്ദേശവും മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ഒരു ചട്ടം മാത്രമാണെന്നും, നിർവചിക്കപ്പെട്ട പദത്തിന്റെ വ്യാപ്തി അനുസരിച്ച് വിശാലമാക്കുന്നതിന്, വിശാലമായ വാക്കുകൾ മന:പൂർവ്വം ഉപയോഗിച്ചുവെന്ന് വ്യക്തമാകുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ അതിന് നിലനില്ക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും ഓർമിക്കേണ്ടതാണ്. വിശാലമായ വാക്കുകളെ ഇടുങ്ങിയ പ്രാധാന്യമുള്ള വാക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തുമ്പോൾ നിയമസഭയുടെ ഉദ്ദേശ്യം സംശയാസ്പദമാകുമ്പോഴോ അല്ലെങ്കിൽ, മറ്റൊരുതരത്തിൽ അവ്യക്തമാകുമ്പോഴോ മാത്രമാണ്, നിലവിലെ അർത്ഥവും ഉദ്ദേശവും മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ടി ചട്ടം ഉപയോഗപ്രദമായി പ്രയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. വിശാലമായ വാക്കുകളുടെ അർത്ഥം സംശയാസ്പദമായിരിക്കുന്നിടത്തും ഇത് പ്രയോഗിക്കാൻ കഴിയും; എന്നാൽ, വിശാലമായ വാക്കുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ നിയമസഭയുടെ ലക്ഷ്യം വ്യക്തവും അവ്യക്തതയില്ലാത്തതുമാണെങ്കിൽ, ചോദ്യത്തിലുള്ളതായ 'അർത്ഥവും ഉദ്ദേശവും മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ചട്ടം' ഉപയോഗത്തിൽ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയില്ല. "
>
> 8. എൻട്രി 30 ഉം എൻട്രി 54 ഉം വായിച്ചതിൽ മുമ്പ് പറഞ്ഞതുപോലെ, എന്തെങ്കിലും വ്യക്തതയില്ലായ്മ അവർക്കുള്ളതായോ അല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും അവ്യക്തത അവിടെ ഇല്ലെന്നതിലും ഞങ്ങൾക്ക് സംശയമില്ല. ഈ രണ്ട് എൻട്രികളിലും പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്ക് പ്രവേശന നികുതി ചുമത്താനും ശേഖരിക്കാനും നിയമസഭ ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. അതിൽ ഉപയോഗിച്ചിരിക്കുന്ന പദങ്ങൾ വിശാലമായി ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളവയാണെന്നും, ഗ്ലാസ് കൊണ്ട് നിർമ്മിച്ചതായ എല്ലാ ചരക്കുകളും അല്ലെങ്കിൽ പോളിപ്രൊഫൈലിൻ, പോളിസ്റ്റൈറൈൻ, അല്ലെങ്കിൽ അത് പോലുള്ള വസ്തുക്കൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിച്ച എല്ലാത്തരം പ്ലാസ്റ്റിക്കുകളും എൻട്രി ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നതിന് വിധേയമാണെന്നും

വ്യക്തമായി സൂചിപ്പിക്കുന്നു. സംശയാസ്പദമായ ചരക്കുകൾ, അതായത്, വളകൾ ഗ്ലാസ് കൊണ്ടു നിർമ്മിച്ചവയാണെന്നും/ അല്ലെങ്കിൽ പ്ലാസ്റ്റിക്ക് കൊണ്ടാണ് നിർമ്മിച്ചതെന്നും തർക്കിക്കാൻ കഴിയില്ല. രണ്ടു കക്ഷികളുടെയും വാദഗതികൾ വ്യക്തമായും സംക്ഷിപ്തമായും വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ ടി വിധിന്യായത്തിൽ കൈകാര്യം ചെയ്തിട്ടുള്ളതും, ഈ കോടതിയുടെയും മറ്റ് ഹൈക്കോടതികളുടെയും റിപ്പോർട്ടുചെയ്ത വിവിധ തീരുമാനങ്ങളും വളരെ ദൈർഘ്യത്തിൽ കൈകാര്യം ചെയ്തിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് എടുത്ത വീക്ഷണവുമായി ഞങ്ങൾ പൂർണമായും യോജിക്കുന്നു. "

16. നിലവിലെ കേസിൽ, ചരക്കുകൾ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന കപ്പലിന്റെ ഏജന്റാകുന്ന വ്യക്തിയും ഉൾപ്പെടുന്നതുകൊണ്ട്, "അത്തരം ചരക്കുകൾ ലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിനോ..... ഉള്ള ഏജന്റ്" എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ അവ്യക്തതയില്ലെന്ന് ഞങ്ങൾ കണ്ടെത്തി, നോസിറ്റർ എ സൊസിസ് സിദ്ധാന്തം പ്രയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന് സൂചിപ്പിക്കുന്ന, തരത്തിൽ, ഇവിടെ മുകളിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ, "ഉടമ" എന്നതിന്റെ നിർവ്വചനം എല്ലാം ഉൾപ്പെടുന്നതാകയാൽ, പക്ഷേ കപ്പൽ ഉടമയല്ല, കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിനെ രണ്ടാമത്തേതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയെന്നത് പൊരുത്തക്കേടാകമെന്നതിനാൽ, നിർവചനത്തിന്റെ ആദ്യ ഭാഗത്തിൽ കപ്പൽ ഉടമയെ പരാമർശിക്കാത്തത് ഒരു വ്യത്യാസവുമുണ്ടാക്കുന്നില്ല.

17. 42-)ം വകുപ്പ് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഇത് കൂടുതൽ വ്യക്തമാകും. ആയതുകൊണ്ട് കപ്പലിന് നല്കുന്നതായ സേവനങ്ങൾ എന്ന് വ്യക്തമായി പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട്, (വകുപ്പ് 42 (1) (എ) കാണുക), തുറമുഖത്തെ കപ്പലുകൾക്കും ബോർഡിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതോ കൈവശമുള്ളതോ ആയ വാർഫുകൾ, പിയേഴ്സ്, കെയ്സ് അല്ലെങ്കിൽ ഡോക്കുകൾ എന്നിവയ്ക്കിടയ്ക്ക് ചരക്കുകളുടെ ലോഡിംഗ്, ഷിപ്പിംഗ് അല്ലെങ്കിൽ ട്രാൻസ്ഷിപ്പിംഗ് പോലുള്ള സേവനങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ഒരു ബോർഡിന് 42(1)-)ം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് അധികാരമുണ്ടായിരിക്കും. ചരക്കുകൾ സ്വീകരിക്കുക, നീക്കംചെയ്യുക, മാറ്റുക, അല്ലെങ്കിൽ കൈമാറുക എന്നിവയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ഇത് കപ്പലിനും, കൂടാതെ ഉടമ/ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള വ്യക്തി എന്നീ രണ്ടു കൂട്ടർക്കുമുള്ള സേവനങ്ങളാകാം. ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് കൊണ്ടുവന്ന ചരക്കുകൾ "സംഭരിക്കുക" എന്നതിലേക്ക് വരുമ്പോൾ, അത്തരം സേവനം കപ്പലിന് നൽകിയ സേവനമായാണോ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏജന്റിന് നൽകിയ സേവനമായാണോ പറയാനാകുക എന്നതാണ് പ്രധാന ചോദ്യം (42 (1) (ബി)-)ം വകുപ്പ് കാണുക). എംപിടി നിയമത്തിലെ ചില സുപ്രധാന വ്യവസ്ഥകൾ, ഇപ്പോഴത്തെ ചോദ്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ടി നിയമത്തിലെ 42 (2), 42 (7), 43 എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. 42(2)-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഒരു

ബോർഡ്, "ഉടമ" ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ, സേവനങ്ങൾ നിർവഹിക്കുന്നതിനായി ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും ബോർഡ് വ്യക്തമാക്കിയ രൂപത്തിൽ ഒരു രസീത് നൽകുകയും ചെയ്യും. കപ്പൽ ഉടമയോ അതിന്റെ ഏജന്റോ, "ഉടമകൾ" അല്ലായെങ്കിൽ, സേവനങ്ങൾ നിർവഹിക്കുന്നതിന്, കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്നോ അതിന്റെ ഏജന്റിൽ നിന്നോ, ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾക്ക് ഇടയാക്കുന്ന തരത്തിൽ, ചരക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ബോർഡിന് കഴിയില്ല, രണ്ടാമതായി, (7)-)ം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം, ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും അവയ്ക്ക് രസീത് നൽകുകയും ചെയ്താൽ, അവയ്ക്ക് സംഭവിച്ചേക്കാവുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങൾക്ക്, രസീത് നൽകിയിട്ടുള്ള വ്യക്തിയ്ക്കോ (ഇത് 2 (ഒ) (i)-)ം വകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യക്തികൾ, കപ്പലിന്റെ ഏജന്റുമാർ ഉൾപ്പെടെ), അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾ ഇറക്കിയതോ കൈമാറ്റം ചെയ്തതോ ആയ കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ ഉടമയ്ക്കോ ഒരു ബാധ്യതയും നൽകുന്നില്ല. അത്തരം യജമാനനിൽ നിന്നോ കപ്പലിന്റെ ഉടമയിൽ നിന്നോ ചരക്കുകളുടെ കസ്റ്റഡി ബോർഡ് ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്തതുകൊണ്ട്, കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ ഉടമയോ, അവരുടെ ഏജന്റുമാരും, ഈ സമയം മുതൽ, ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് മുക്തമാണെന്ന് ഇത് വീണ്ടും വ്യക്തമാക്കുന്നതാണ്. അതിനാൽ, ഈ സമയം മുതൽ, കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ ഉടമയ്ക്കോ അവരുടെ ഏജന്റുമാർക്കോ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ളത്രയ്ക്കുള്ള ചരക്കുകളുടെ ബാധ്യത ഇല്ലാതാകുന്നു, അതേസമയം, 43 (1) (ii)-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഈ സമയം മുതൽ ചുമതലയേറ്റ വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം, നാശം അല്ലെങ്കിൽ തകർച്ച എന്നിവയ്ക്ക് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം, ഇപ്പോൾ 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമത്തിലെ 151, 152, 161, വകുപ്പനുസരിച്ച്,, കരാർ നിയമത്തിലെ 152-)ം വകുപ്പിലെ "പ്രത്യേക കരാറിന്റെ അഭാവത്തിൽ" എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കികൊണ്ട് "ബെയ്‌ലി"യുടേതായിരിക്കും. ബോർഡ് ഒരു രസീത് നൽകിയതിനുശേഷവും കൂടാതെ നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ നാശനഷ്ടം സംബന്ധിച്ച അറിയിപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് സാധനങ്ങളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുന്ന നിർണായക തീയതി മുതൽ, അത്തരം കാലയളവ് (നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ) അവസാനിച്ചതിനുശേഷം മാത്രമേ ഈ ഉത്തരവാദിത്തം ഉണ്ടായിരിക്കുകയുള്ളൂ.

18. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, എംപിടി നിയമത്തിലെ 42 (5), (6) എന്നീ വകുപ്പുകൾ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള വിവിധ വിധിന്യായങ്ങളിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന നിരീക്ഷണങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് വാദങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചതെന്ന് പ്രസ്താവിക്കേണ്ടത് പ്രധാനമാണ്. അവ (1)-)ം ഉപവിഭാഗത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ച

സേവനങ്ങൾ നൽകുന്നതിനായി 42 (3)-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം ബോർഡ് അധികാരപ്പെടുത്തിയ "വ്യക്തി" ക്ക് മാത്രം ബാധകമാണ് എന്നതിനാൽ 42 (5), (6) എന്നീ വകുപ്പുകൾ ബോർഡിനെ ബാധിക്കുന്നില്ല..

19. വീണ്ടും, 48-വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഒരു കപ്പലിൽ നിന്ന് ചരക്കുകൾ ഇറക്കുന്നതിനും, ചരക്കുകളുടെ സംഭരണം അല്ലെങ്കിൽ ഡെമറേജിന്റെയും നിരക്കുകൾ എന്നിവ തമ്മിൽ വേർതിരിച്ചിട്ടുണ്ട്.-(വകുപ്പ് 48 (1) (ബി) ൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വകുപ്പ് 48 (1) (ഡി) കാണുക). കപ്പലുകളിൽ ചെയ്യുന്ന സേവനങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, 49 എ, 49 ബി, 50, 50 എ, 50 ബി എന്നീ വകുപ്പുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത് കപ്പലുകൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള സേവനങ്ങൾക്ക് കപ്പലുകൾ കൊടുക്കേണ്ടുന്നത് പൂർണ്ണമായും വേറിട്ടതാണെന്നും, ഇറക്കിയത്രത്തോളം ചരക്കുകൾക്ക് നൽകുന്ന സേവനങ്ങളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാണെന്നും വ്യക്തമാക്കുന്നു.

20. എംപിടി നിയമപ്രകാരം ഈടാക്കുന്ന എല്ലാ നിരക്കുകളിലും, ചരക്കുകളുടെ സംഭരണത്തിന് ഈടാക്കുന്ന നിരക്കുകൾ ഉൾപ്പെടെ, ബോർഡിന് അത്തരം ചരക്കുകളിൽ ഒരു അവകാശം ഉണ്ടായിരിക്കുമെന്നും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അത്തരം ചരക്കുകൾ കസ്റ്റഡിയിലെടുത്ത ശേഷം, അത്തരം നിരക്കുകൾ പൂർണ്ണമായും അടയ്ക്കുന്നതുവരെ അത് പിടിച്ചെടുക്കുകയും തടഞ്ഞുവയ്ക്കുകയും ചെയ്യാവുന്നതുമാണെന്ന് 59 -)o വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് വ്യക്തമാകുന്നതാണ്.

21. അത്തരം കപ്പലിൽ നിന്ന് ഏതെങ്കിലും ചരക്ക് ഇറങ്ങുമ്പോഴോ അതിനു മുമ്പോ, അത്തരം ഫ്രൈറ്റുകളോ മറ്റ് ചാർജുകളോ നൽകിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ, 60-വകുപ്പും പ്രധാനമാണ്, ഫ്രൈറ്റുകൾക്കും മറ്റ് നിരക്കുകൾക്കുമുള്ള കപ്പൽ ഉടമയുടെ അവകാശം ആയതിൽ അംഗീകരിക്കപ്പെടുന്നു. 60(2)-)o വകുപ്പ് അനുസരിച്ച്, അത്തരം അവകാശങ്ങൾ ഡിസ്ചാർജ് ചെയ്യുന്നതുവരെ ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥരുടെ അപകടസാധ്യതയിലും ചെലവിലും ചരക്ക് ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ സൂക്ഷിക്കും. ഏറ്റവും പ്രധാനമായി, ഗോഡൗൺ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റോറേജ് വാടക, അവ നിലനിർത്തുന്ന സമയത്തേക്ക്, "അത്തരം ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള കക്ഷി" നൽകേണ്ടതാണ്. അത്തരം ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള പാർട്ടിക്ക് മാത്രമേ ഗോഡൗൺ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റോറേജ് വാടക നൽകാനാകൂ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഈ വകുപ്പിന് നിർണായക പ്രാധാന്യമുണ്ട്, ചരക്കുകൾ ഇറങ്ങിയതിനുശേഷവും, കപ്പൽ തുറമുഖത്ത് നിന്ന് യാത്ര തിരിച്ചതിനും ശേഷവും, അത് ഒരിക്കലും കപ്പൽ ഉടമയോ അല്ലെങ്കിൽ കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റോ ആവില്ല.. കൂടാതെ, 61-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം, ചരക്കുകൾ ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിലായി രണ്ട് മാസത്തിന് ശേഷം, ബോർഡിന് നൽകേണ്ടതായ, അടയ്ക്കാതെ നിലനിൽക്കുന്നതായ നിരക്കുകൾ,

അത്തരം ചരക്കുകളോ അല്ലെങ്കിൽ വീണ്ടെടുക്കാൻ ആവശ്യമായേക്കാവുന്നത്രയോ - നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള രീതികൾ പ്രകാരം - ബോർഡ് ഉചിതമെന്ന് കരുതുന്നുവെങ്കിൽ, വിൽക്കാം. 61-)ം വകുപ്പിലെ (3)-)ം ഉപവിഭാഗം വളരെ പ്രധാനമാണ്, അത്തരം വിൽപ്പന നടത്തുന്നതിന് മുമ്പ്, "ചരക്കുകളുടെ ഉടമ" യുടെ വിലാസം മാനിഫെസ്റ്റിൽ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് രേഖകളിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റു തരത്തിൽ അറിവുള്ളതോ ആയി ബോർഡിന്റെ കൈവശം ഉള്ളപക്ഷം, അത്തരം വിൽപ്പനയുടെ അറിയിപ്പ് അത്തരം ഉടമയ്ക്ക് നൽകണം.

22. യഥാസമയം ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് നിന്ന് നീക്കം ചെയ്യാത്ത ചരക്കുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ചും "ഉടമയോ അതിന് അർഹതയുള്ള മറ്റൊരാളോ" അവ നീക്കംചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ചും 62-)ം വകുപ്പ് പറയുന്നു. 62-)ം വകുപ്പിലെ (2)-)ം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം, അത്തരം ചരക്കുകൾ നീക്കംചെയ്യാനോ വിൽക്കാനോ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, "അത്തരം ചരക്കുകൾ ഇറക്കിയതായ കപ്പലിന്റെ ഏജന്റുമാർ"ക്കും ഒരു അറിയിപ്പ് നൽകാവുന്നതാണ്. അത്തരം ചരക്കുകളുടെ വിൽപ്പന വഴി ഈടാക്കിയെടുക്കേണ്ടുന്നതായ ഫ്രൈറ്റിനും മറ്റ് നിരക്കുകൾക്കും കപ്പലിന്റെ ഉടമയ്ക്ക് ഒരു അവകാശമുണ്ടെന്ന് കപ്പലിന്റെ ഏജന്റുമാർ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കാം എന്നതാവാം ഇതിന്റെ കാരണം., ചരക്കുകളുടെ "ഉടമസ്ഥൻ അല്ലെങ്കിൽ അർഹതയുള്ള മറ്റ് വ്യക്തികൾ" , കപ്പലിന്റെ ഏജന്റുമാർ എന്നിവർ തമ്മിൽ വ്യക്തമായ വ്യത്യാസം ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട് എന്നതാണ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട പ്രധാന കാര്യം. .കൂടാതെ, 62-)ം വകുപ്പിലെ (3)-)ം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥനോ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള വ്യക്തിയോ നോട്ടീസിലെ അഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് അനുസൃതമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ മാത്രം, അത്തരം വസ്തുക്കൾ കസ്റ്റഡിയിൽ സൂക്ഷിച്ച തീയതി മുതൽ രണ്ട് മാസം കഴിയുമ്പോൾ ചരക്കുകൾ വിൽക്കാം. അതിനാൽ, നൽകിയ അഭ്യർത്ഥനയ്ക്ക് അനുസൃതമായി ചരക്കുകൾ നീക്കംചെയ്യുന്നതായ ഉടമയ്ക്കോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾ പ്രയോജനകരമായിട്ടുള്ള മറ്റ് വ്യക്തികൾക്കോ മാത്രമേ, ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് സംഭരിച്ചിരിക്കുന്ന വസ്തുക്കളുടെ വിൽപ്പനയുടെ കാര്യത്തിൽ നോട്ടീസ് നൽകാവൂ എന്നതാണ് 62-)ം വകുപ്പിന്റെ പദ്ധതി. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, കപ്പൽ ഉടമയോ അതിന്റെ ഏജന്റുമാരോ അത്തരം അഭ്യർത്ഥനകൾ പാലിക്കേണ്ട വ്യക്തികളല്ല, കാരണം അവർ ഉടമകളോ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹരായ മറ്റ് വ്യക്തികളോ അല്ല.. കപ്പലിന്റെ ഏജന്റിന് നൽകിയ നോട്ടീസ് മുകളിൽ പറഞ്ഞ പരിമിതമായ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് മാത്രമാണ്. ബോർഡിന്റെ പരിസരത്ത് സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്ക്, കപ്പലിന്റെ ഏജന്റിനോടൊ കപ്പലിനോട് തന്നെയോ അല്ല, ഉടമയോടോ ആ

വസ്തുക്കൾക്ക് അർഹതയുള്ള മറ്റ് വ്യക്തികളുമായോ മാത്രം ബന്ധമുണ്ടെന്ന് ഇത് വീണ്ടും സൂചിപ്പിക്കുന്നു.

23. 63-)o വകുപ്പ് വീണ്ടും വളരെ പ്രധാനമാണ്. ചരക്കുകൾ വിൽക്കുകയും മിച്ചം നിലനിൽക്കുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ,, "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ", "ഉടമ" അല്ലെങ്കിൽ "ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ്" എന്നിങ്ങനെയുള്ള മൂന്ന് വ്യക്തികൾക്കോ അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ഏജന്റുമാർക്കോ മാത്രമേ മിച്ചം നൽകൂ, 63 (2) എന്ന ഈ ഉപവിഭാഗത്തിൽ,, 61 (3)-)o വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള "ഉടമ" എന്നതു പോലെ, 63(2)-)o വകുപ്പിന്റെ സന്ദർഭം മറ്റുവിധത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ, ചരക്കുകളുടെ ഉടമ വ്യക്തമായും 2 (ഒ)-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം നിർവചിച്ചിരിക്കുന്ന പോലുള്ള "ഉടമ" അല്ല. 2 (ഒ)-)o വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് "ഉടമസ്ഥൻ" എന്നതിന്റെ വിശാലമായ നിർവചനത്തിൽ ഇതിനകം ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതിനാൽ ഈ ഉപവിഭാഗത്തിൽ "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ" അല്ലെങ്കിൽ "ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ്"നെ ചേർക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ലായിരുന്നു. രണ്ടാമതായി, അതിന്റെ അഭാവത്തിൽ പ്രകടമാകുന്നത് കപ്പലിന്റെയോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾ കയറ്റുന്നതിനോ ഇറക്കുന്നതിനോ ഉള്ള ഏതെങ്കിലും ഏജന്റിന്റെയോ സൂചനയാണ്. വാസ്തവത്തിൽ, കപ്പലിനെതിരായ നിരക്കുകളും ചാർജുകളും വീണ്ടെടുക്കുമ്പോൾ, എംപിടി നിയമത്തിലെ 64, 65 എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ പ്രത്യേക പരിഹാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

24. എംപിടി നിയമത്തിന്റെ നിയമപരമായ പദ്ധതി ഇപ്പോൾ പളുങ്കുപോല വ്യക്തമാണ്. സംഭരണ സ്ഥലത്തേക്ക് ഇറക്കുന്നതിന്റെയും നീക്കംചെയ്യലിന്റെയും ഘട്ടം വരെ, കപ്പലിന് നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾക്കായി, സ്റ്റീമറിന്റെ ഏജന്റിനെ അല്ലെങ്കിൽ കപ്പലിനെ തന്നെ, കപ്പൽ നൽകേണ്ടതായ നിരക്കിന് ബാധ്യസ്ഥരാക്കാം. സംഭരണസ്ഥലത്തേക്ക് ഇറക്കിമാറ്റിയതിനുശേഷം, സംഭരിച്ച ചരക്കുകൾക്കുള്ള തടങ്കൽ ചാർജുകൾക്കും, ഈ സമയം മുതൽ അതായത്, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കപ്പലിൽ നിന്ന്, അല്ലെങ്കിൽ 2 (ഒ)-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത് പോലെ ഉടമസ്ഥൻ എന്ന് പറയാവുന്ന മറ്റേതെങ്കിലും വ്യക്തിയിൽ നിന്ന്, ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുന്ന സമയം മുതൽ നൽകേണ്ടതായ ഡെമറേജുകൾക്കുംവേണ്ടി, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥൻ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള മറ്റ് വ്യക്തികൾ (ആർക്കാണോ പ്രയോജനകരങ്ങളായുംകൂടി വരുന്നത്) എന്നിവരെ മാത്രമേ സഭരണ അല്ലെങ്കിൽ ഡെമറേജ് ചാർജുകൾക്കായി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നോക്കേണ്ടതുള്ളൂ.

25. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റും പ്രസക്തമാകുന്നു. 2(26)-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഏതെങ്കിലും ഉടമസ്ഥനുൾപ്പെടെ പ്രയോജനകരമായ ഉടമ അല്ലെങ്കിൽ ഇറക്കുമതിക്കാരനായി സ്വയം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യക്തി ആണ് "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ" എന്ന് നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ നിർവചനം എം പിടി നിയമത്തിന് ബാധകമല്ലെങ്കിലും, രണ്ട് നിയമങ്ങളും വിദേശത്ത് നിന്ന് രാജ്യത്തേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളും അവയുടെ സംഭരണവും നീക്കംചെയ്യലും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതു കാരണം രണ്ട് നിയമങ്ങളും ഒരുമിച്ച് വായിക്കേണ്ടത് പ്രധാനമാണ്. എന്തായാലും, എംപിടി നിയമത്തിലെ 63(2)-ാം വകുപ്പിൽ വരുന്ന "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ" എന്ന പദപ്രയോഗത്തിൽ തീർച്ചയായും ചരക്കുകളുടെ പ്രയോജനകരമായ ഉടമ ഉൾപ്പെടും.

26. കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 29-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം, സെൻട്രൽ ബോർഡ് ഓഫ് എക്സൈസ് മറ്റുവിധത്തിൽ അനുവദിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ, ഒരു കപ്പൽ, ചരക്ക് കൊണ്ടുപോകുമ്പോൾ അതിന്റെ ചുമതലയുള്ള വ്യക്തിക്ക് "കസ്റ്റംസ് പോർട്ടിൽ" (നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത് പോലെ) മാത്രമേ ഇറങ്ങാൻ കഴിയൂ. 30-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ വഹിക്കുന്ന ഒരു കപ്പലിന്റെ ചുമതലയുള്ള വ്യക്തി നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ കപ്പൽ വഹിക്കുന്ന ചരക്കുകളുടെ സ്വഭാവം, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവ് അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് ഉടമസ്ഥർ എന്നിവ സൂചിപ്പിക്കുന്ന കപ്പലിന്റെ ഇറക്കുമതി മാനിഫെസ്റ്റ്, "ശരിയായ ഓഫീസർക്ക്", അതായത് കസ്റ്റംസ് ഓഫീസർക്ക്, നൽകണം. 33-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം, കസ്റ്റംസ് തുറമുഖം, കസ്റ്റംസ് വിമാനത്താവളം അല്ലെങ്കിൽ തീരദേശ തുറമുഖം എന്നിവിടങ്ങളിലെ, അത്തരം ചരക്കുകൾ ഇറക്കുന്നതിന് അംഗീകാരമുള്ള സ്ഥലത്തിലല്ലാതെ മറ്റൊരു സ്ഥലത്തും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകൾ ഇറക്കാൻ കഴിയില്ല. 45 (1)-ാം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച്, കസ്റ്റംസ് ഏരിയയിൽ ഇറക്കിയ എല്ലാ ഇറക്കുമതി വസ്തുക്കളും,ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി അവ ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നതുവരെ അല്ലെങ്കിൽ വെയർഹൗസ് ചെയ്യുന്നതുവരെ അല്ലെങ്കിൽ കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നതുവരെ കസ്റ്റംസ് പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണർ അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർ അംഗീകരിച്ച അത്തരം വ്യക്തിയുടെ കസ്റ്റഡിയിൽ തുടരും. 46(1)-ാം വകുപ്പ് വളരെ പ്രധാനമാണ്, അതിൽ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനോ വെയർഹൗസിംഗിനോ വേണ്ടി, നിർദ്ദേശിക്കുന്ന രൂപത്തിലും രീതിയിലും ഉള്ള, പ്രവേശന ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് പ്രതിപാദിക്കുന്നു. 46(2)-ാം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച്, ബിൽ ഓഫ് ലേഡിങ്ങിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന എല്ലാ ചരക്കുകളും അല്ലെങ്കിൽ കാരിയർ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനു നൽകിയ മറ്റ് രസീതും എൻട്രി ബില്ലിൽ ഉൾപ്പെടുത്തും. 48-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകൾ അൺലോഡുചെയ്ത

തീയതി മുതൽ 30 ദിവസത്തിനുള്ളിൽഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്യുകയോ, വെയർഹൌസ് ചെയ്യുകയോ കൈമാറ്റം ചെയ്യുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിൽ, അത്തരം ചരക്കുകൾ "ഇറക്കുമതിക്കാരന്" നോട്ടീസ് നൽകിയശേഷം, ഉചിതമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അനുമതിയോടെ അതിന്റെ കസ്റ്റഡിയിലുള്ളയാൾ വിൽക്കാവുന്നതാണ്.

27. 49-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ, ക്ലിയറൻസ് അല്ലെങ്കിൽ നീക്കംചെയ്യൽ ബാക്കി നിൽക്കുന്ന, 30 ദിവസത്തിൽ കൂടാത്ത കാലയളവിലോ, അല്ലെങ്കിൽ പ്രിൻസിപ്പൽ കമ്മീഷണറോ കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണറോ അനുവദിക്കുന്ന മറ്റ് വിപുലീകൃത കാലയളവിലേക്ക് ഒരു പൊതു വെയർഹൗസിൽ സൂക്ഷിക്കാൻ അനുവദിക്കാം. അതിനാൽ, അതിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കാനും സംഭരിക്കാനും വിൽക്കാനുമുള്ള സമാന്തര വ്യവസ്ഥകളും കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു.

28. ഏതു കേസിലും, ഒരു കണ്ടെയ്നറിൽ ചരക്കുകൾ വഹിക്കുമ്പോൾ, ചരക്കുകളുടെ ഉടമയ്ക്കോ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള വ്യക്തിക്കോ മാത്രമേ ഡെമറേജിനായി പണം നൽകേണ്ടതുള്ളൂ എന്ന നിലപാടിൽ വ്യത്യാസമുണ്ടാക്കുമെന്ന് വാദിച്ചു. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ഒരു കണ്ടെയ്നറിൽ ചരക്കുകൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ, കൂടാതെ, ശേഷം ചരക്ക് ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാതെ കണ്ടെയ്നർ ഇറക്കുകയാണെങ്കിലും, കണ്ടെയ്നർ കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിന്റേതാണെങ്കിലും, അത് കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിന് തിരികെ നൽകേണ്ടതാണെങ്കിലും, കണ്ടെയ്നർ സംഭരണ ഇടം ഏറ്റെടുക്കുന്ന കാലയളവിനായി, കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റ് സംഭരണ നിരക്കുകൾ നൽകേണ്ടിവരും . ഈ വാദം നിയമത്തിൽ ശരിയാണോ എന്ന് നമുക്ക് പരിശോധിക്കാം.

29. 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, പ്രകാരം, ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകൾക്ക് കസ്റ്റംസ് തീരുവ ചുമത്തുന്നു. കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 2 (23)-)o വകുപ്പിൽ "ഇറക്കുമതി" എന്നത് "ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരിക" എന്നാണ് നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിനാൽ, ചരക്കുകളുടെ ഇറക്കുമതി ഇന്ത്യയുടെ ഭൂപ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് കടന്ന് ഇന്ത്യയ്ക്കുള്ളിലെ ചരക്കുകളുടെ ഭാഗമായി മാറിയതിനുശേഷം മാത്രമേ പൂർത്തിയാകൂ എന്ന് പറയാൻ കഴിയും. ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രകാരം, ഗാർഡൻ സിൽക്ക് മിൽസ് ലിമിറ്റഡും മറ്റൊരാളും വേഴ്സസ് യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും (1999) 8 S.C.C 744 എന്നതിൽ ഈ കോടതി നിർദ്ദേശിച്ച നിയമമാണിത്:

"17. അപാർ (പി) ലിമിറ്റഡ് [(1999) 6 S.C.C 117] എന്ന കേസിൽ ഈ കോടതി 14, 15 വകുപ്പുകളെ ക്കുറിച്ച് വിചിന്തനം ചെയ്തുവെന്നും എന്നാൽ ഇവിടെ 12-)ം വകുപ്പിൽ വരുന്ന "ഇറക്കുമതി" എന്ന വാക്ക് വ്യാഖ്യാനിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും, ചരക്കുകൾ പ്രദേശത്തെ കടലിൽ പ്രവേശിച്ച നിമിഷം ഇറക്കുമതി പൂർത്തിയായി എന്ന് മാത്രം അർത്ഥമാക്കുന്നുവെന്നുമാണ് കൂടുതലായി സമർത്ഥിച്ചിട്ടുള്ളത്. . ടി സമർപ്പണത്തോട് ഞങ്ങൾ യോജിക്കുന്നില്ല. ഈ കോടതി 1878 ലെ കടൽ കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 20-)ം വകുപ്പും, 1944 ലെ സെൻട്രൽ എക്സൈസ് ആൻഡ് സാൾട്ട് ആക്റ്റിലെ 3-)ം വകുപ്പും ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ബില്ലിൽ ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രകാരം അഭിപ്രായപ്പെട്ടു:

"ശരിക്കും പറഞ്ഞാൽ, വലിയതോതിൽ ഒരു ഇറക്കുമതി തീരുവ ചുമത്തുന്നത്, കസ്റ്റംസ് കടമ്പയ്ക്കുള്ളിൽ സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുമുമ്പ്, അതായത്, രാജ്യത്തിനകത്തെ ചരക്കുകളുടെ ഭാഗമാകുന്നതിന് മുമ്പ് പൂർത്തീകരിക്കേണ്ട ഒരു വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണമാകുന്നു."

18. ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള ചരക്ക് ഇറക്കുമതി ആരംഭിക്കുന്നത്, ആയത് പ്രദേശത്തെ കടലിലേക്ക് കടക്കുമ്പോഴാണ് എന്നാണ് ഞങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകുന്നത്, പക്ഷേ അത് രാജ്യത്തിനകത്തെ ചരക്കുകളുടെ കൂട്ടമായി മാറുമ്പോൾ അത് തുടരുകയും പൂർത്തിയാകുകയും ചെയ്യും; ചരക്കുകൾ കസ്റ്റംസ് കടമ്പകളിൽ എത്തിച്ചേരുകയും വീട്ടുപയോഗത്തിനുള്ള പ്രവേശന ബിൽ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമയത്താണ് നികുതി അടയ്ക്കേണ്ട ഘട്ടം. "

30. അതുപോലെ, മംഗലാപുരം റിഫൈനറി &പെട്രോകെമിക്കൽസ് ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് കസ്റ്റംസ് കമ്മീഷണർ (2016) 14 S.C.C 709, -ൽ കസ്റ്റംസ് നിയമപ്രകാരം ഒരു ഇറക്കുമതി പൂർത്തിയാകുന്നത് എപ്പോഴാണെന്ന് ഈ കോടതി കൈകാര്യം ചെയ്തു. കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ പരാമർശിച്ചതിന് ശേഷം, ഈ കോടതി ഇങ്ങനെ വിധിച്ചു:

"9. മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ വായിക്കുമ്പോൾ, 12-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം കസ്റ്റംസ് തീരുവ ചുമത്തുന്നത് ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളിൽ മാത്രമാണെന്ന് വ്യക്തമാണ്. ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ചരക്കുകൾ ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നുവെന്ന് പറയപ്പെടുന്നു. അത്തരം ചരക്കുകൾ ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നില്ലെങ്കിൽ, ഈടാക്കലിനു പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന ഇറക്കുമതി നടപടി നടക്കില്ല. അൺലോഡ് ചെയ്തതിനുശേഷം ചരക്കുകൾ മോഷ്ട്ടിക്കപ്പെടുകയോ, ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായുള്ള ക്ലിയറൻസിന് മുമ്പ് അല്ലെങ്കിൽ ഒരു വെയർഹൗസിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും നഷ്ടപ്പെടുകയോ നശിപ്പിക്കുകയോ ചെയ്താൽ, ഇറക്കുമതിക്കാരന് അത്തരം ചരക്കുകൾക്ക് ഈടാക്കുന്ന തീരുവ അടയ്ക്കാൻ ബാധ്യതയില്ല. ഇന്ത്യയിലെ ഭൂവിഭാഗത്തിന്റെ ഭാഗമാകുന്നതുവരെയും, 13, 23 വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം ഗാർഹിക ഉപഭോഗം ക്ലിയറൻസിനായി ഒരു ഓർഡർ നൽകിയതിനുശേഷം, കൂടാതെ / അല്ലെങ്കിൽ ഒരു വെയർഹൗസിൽ ചരക്കുകൾ നിക്ഷേപിക്കാൻ അനുവദിക്കുന്ന ഒരു ഉത്തരവ് ഉണ്ടായതിനുശേഷം മാത്രം സംഭവിക്കുന്നതുമായ ഇറക്കുമതി പ്രവർത്തി പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെയും ചരക്കുകളുടെ ഇറക്കുമതി

നടന്നിട്ടില്ലാത്തതാണ് ഇതിനു കാരണം. 23 (2)-ം വകുപ്പ് പ്രകാരം ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ ഉടമയ്ക്ക് എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും അത്തരം ഉത്തരവുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതിനു മുൻപ് ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥത വേണ്ടെന്നു വയ്ക്കാവുന്നതും ആയതിനുശേഷം ഒരു ഡ്യൂട്ടിയും അടയ്ക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥനല്ലാത്തതുമാണ്. ചുരുക്കത്തിൽ, ഇന്ത്യയിലെ ഏതെങ്കിലും തുറമുഖത്ത് ഭൗതികമായി വന്നിറങ്ങിയതിനുശേഷവും, എന്നാൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ ഏതെങ്കിലും ഉത്തരവുകൾ നൽകുന്നതിനുമുമ്പും അദ്ദേഹം ആ ചരക്കുകൾ ഉപേക്ഷിച്ചേക്കാം. ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായോ ഒരു വെയർഹൌസിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനായോ ചരക്കുകൾ ക്ലിയർ ചെയ്തതിനുശേഷം ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ കൈയിലായിരിക്കുമ്പോൾ മാത്രമേ ഇറക്കുമതി പ്രവർത്തനം പൂർത്തിയാകുകയുള്ളൂ എന്നതിന്റെ കാരണത്താലാണിത്. കൂടാതെ, കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 47-ം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച്, ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ഇറക്കുമതി തീരുവ നൽകേണ്ടത് ചരക്കുകൾ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി പ്രവേശിച്ചതിനുശേഷം മാത്രമാണ്. ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി പ്രവേശിക്കുന്ന സമയത്തുള്ള ചരക്കുകളുടെ അളവായിരിക്കും, പ്രകടമായും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന സാധനങ്ങളുടെ അളവ്.

xxx xxx xxx

14. ട്രിബ്യൂണൽ നൽകിയ ഓരോ കാരണവും നിയമത്തിൽ തെറ്റാണെന്ന് ഞങ്ങൾ ഭയപ്പെടുന്നു. മേൽപ്പറഞ്ഞ നിഗമനത്തിലെത്തിയപ്പോൾ ട്രിബ്യൂണൽ ഇനിപ്പറയുന്ന ആദ്യത്തെ തത്ത്വങ്ങളെ പരിഗണിച്ചില്ല. ഒന്നാമതായി, ഇറക്കുമതി തീരുവയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളിൽ അതായത്, ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന സാധനങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ഈടാക്കലുണ്ടാകൂ എന്ന വസ്തുത പരിഗണിച്ചില്ല. അത് ചെയ്യുന്നതുവരെ നികുതി ഈടാക്കില്ല. ഗാർഡൻ സിൽക്ക് മിൽസ് ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയിലെ ഈ കോടതി ഇത് താഴെ പറയുന്ന രീതിയിൽ പ്രസ്താവിച്ചു :

17. അപർ (പി) ലിമിറ്റഡ് [യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ വേഴ്സസ് അപർ (പി) ലിമിറ്റഡ്, (1999) 6 S.C.C 117] ൽ ഈ കോടതി 14, 15 വകുപ്പുകളെക്കുറിച്ച് വിചിന്തനം ചെയ്തുവെന്നും എന്നാൽ ഇവിടെ 12-ം വകുപ്പിൽ വരുന്ന "ഇറക്കുമതി" എന്ന വാക്ക് വ്യാഖ്യാനിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും, ചരക്കുകൾ പ്രദേശത്തെ കടലിൽ പ്രവേശിച്ച നിമിഷം ഇറക്കുമതി പൂർത്തിയായി എന്ന് മാത്രം അർത്ഥമാക്കുന്നുവെന്നുമാണ് കൂടുതലായി സമർത്ഥിച്ചിട്ടുള്ളത്. ടി സമർപ്പണത്തോട് ഞങ്ങൾ യോജിക്കുന്നില്ല. 1878 ലെ കടൽ കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലെ 20-ം വകുപ്പിൽ [1878 ലെ സീ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, വകുപ്പ് 20 (2) , എ.ഐ. ആർ. 1963 എസ്സി 1760]എസ്. സി. ആർ പേജ് 823 ൽ ഈ കോടതി ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രകാരം അഭിപ്രായപ്പെട്ടു:

"26.....ശരിക്കും പറഞ്ഞാൽ, വലിയതോതിൽ ഒരു ഇറക്കുമതി തീരുവ ചുമത്തുന്നത്, കസ്റ്റംസ് കടമ്പയ്ക്കുള്ളിൽ സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുമുമ്പ്, അതായത്, രാജ്യത്തിനകത്തെ ചരക്കുകളുടെ ഭാഗമാകുന്നതിന് മുമ്പ് പൂർത്തീകരിക്കേണ്ട ഒരു വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണമാകുന്നു."

18. ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള ചരക്ക് ഇറക്കുമതി ആരംഭിക്കുന്നത്, ആയത് പ്രദേശത്തെ കടലിലേക്ക് കടക്കുമ്പോഴാണ് എന്നാണ് ഞങ്ങൾക്ക്

> മനസ്സിലാകുന്നത്, പക്ഷേ അത് രാജ്യത്തിനകത്തെ ചരക്കുകളുടെ കൂട്ടമായി മാറുമ്പോൾ അത് തുടരുകയും പൂർത്തിയാകുകയും ചെയ്യും; ചരക്കുകൾ കസ്റ്റംസ് കടമ്പകളിൽ എത്തിച്ചേരുകയും വീട്ടുപയോഗത്തിനുള്ള പ്രവേശന ബിൽ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമയത്താണ് നികുതി അടയ്ക്കേണ്ട ഘട്ടം. "

31. എന്നിരുന്നാലും,, ബ്രൗൺ വേഴ്സസ് സ്റ്റേറ്റ് ഓഫ് മേരിലാൻഡ് 25 യു.എസ്. 419 (1827) ൽ, യുഎസ് സുപ്രീം കോടതി ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് മാർഷൽ നിർദ്ദേശിച്ച "ഒറിജിനൽ പാക്കേജ്" എന്ന് വിളിക്കപ്പെടുന്ന സിദ്ധാന്തത്തെ വിധികളുടെ മറ്റൊരു വാചകം പ്രതിപാദിക്കുന്നു. ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത പാക്കേജിംഗിന്റെ യഥാർത്ഥ രൂപത്തിൽ ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ സ്വത്തായി തുടരുമ്പോൾ, അതിന്മേലുള്ള നികുതി, യുഎസ് ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ I ന്റെ. 10 (2)-)ം വകുപ്പ് ലംഘിച്ചുകൊണ്ട്, കോൺഗ്രസിന്റെ സമ്മതമില്ലാതെ "ഇറക്കുമതിയുടെ മേലുള്ള തീരുവയോ നികുതിയോ " ആയിരിക്കുമെന്ന് ഈ വിധിന്യായം പ്രസ്താവിക്കുന്നു. ഇതിനുപുറമെ, അത്തരം ഏതെങ്കിലും "തീരുവയോ നികുതിയോ", വിദേശ രാജ്യങ്ങളുമായുള്ള വാണിജ്യം നിയന്ത്രിക്കാൻ കോൺഗ്രസിന് അധികാരം നൽകുന്ന, ആ ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ I (8-)ം വകുപ്പ്) പ്രകാരമുള്ള വാണിജ്യനിയമവും ലംഘിക്കും. അതിനാൽ, ചരക്ക് ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ കൈയിൽ തുടരുന്നിടത്തോളം കാലം അതിന്റെ ആദ്യ വിൽപ്പനയ്ക്ക് "തീരുവയോ നികുതിയോ" ചുമത്താൻ ഒരു സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് അധികാരമില്ല.[1]

32. ഈ സിദ്ധാന്തം വ്യത്യസ്ത സാഹചര്യങ്ങളിൽ അഭിപ്രായമിടേണ്ട വിഷയമാണ്. അങ്ങനെ, മദ്രാസ് പ്രവിശ്യ വേഴ്സസ് ബോഡു പൈഡന്നയും മക്കളും,എ. ഐ. ആർ. (29) 1942 ഫെഡറൽ കോടതി 33 (പേജ് 37 ൽ)- എന്ന കേസിൽ, സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ വിൽപ്പന നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, ഫെഡറൽ കോടതി ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് മാർഷലിന്റെ വിധിന്യായത്തെ പരാമർശിക്കുകയും ഇത് യുഎസ് ഭരണഘടനയിലെ വാണിജ്യ വകുപ്പിന് ബാധകമാണെന്നും, ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് ആക്ടിന്റെ (1935)

1 യു.എസ്. സുപ്രീം കോടതിയുടെ പിന്നീടുള്ള രണ്ട് വിധിന്യായങ്ങളിൽ, മിഷേലിൻ ടയർ കോർപ്പറേഷൻ V. വേജസ് 423 യുഎസ് 276 (1976) ലും, ലിംബാച്ച് V. ഹൂവർ &ആലിസൺ കമ്പനി 466 യുഎസ് 353 (1984) ലും, ബ്രൗൺ (മേൽ പരാമർശം) പിന്തുടർന്നുകൊണ്ട്, ഇറക്കുമതിയിൽ അങ്ങനെതന്നെ ഉൾപ്പെടാത്തതോ അല്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കിടയിൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെ സ്വതന്ത്രമായ ഒഴുക്കിനെ തടസ്സപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യുന്ന വിവേചനരഹിതമായ നികുതികൾ വാണിജ്യ വ്യവസ്ഥയ്ക്കോ, യുഎസ് ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ I ന്റെ 10 (2) വകുപ്പിന് വിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചുകൊണ്ട് ഒറിജിനൽ പാക്കേജ് സിദ്ധാന്തം വിപരീതമാക്കിയെന്നു വ്യക്തമാക്കി. ചരക്കുകൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ എന്ന ചോദ്യം അവഗണിച്ചുകൊണ്ടും പകരം നികുതിയുടെ സ്വഭാവം വിശകലനം ചെയ്യുകയും അത് "തീരുവയാണോ അതോ നികുതിയാണോ എന്ന് നിർണ്ണയിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടും ആർട്ടിക്കിൾ I ലെ 10 (2) വകുപ്പിനോട് മറ്റൊരു സമീപനം സ്വീകരിച്ചു. .

ഏഴാമത്തെ ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരമുള്ള നിയമനിർമ്മാണ എൻട്രികൾക്ക് സമാനമായി ഇത് ബാധകമല്ലെന്നും പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അതിനെ വേർതിരിക്കുകയും ചെയ്തു, അതുപോലെ, ബോംബെ സംസ്ഥാനവുംമറ്റൊരാളും വേഴ്സസ് എഫ്.എൻ. ബൽസറ 1951 എസ്സിആർ 682 -ൽ, ലഹരി മദ്യപാന നിരോധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബോംബെ പ്രവിശ്യയിലെ നിയമസഭ പാസാക്കിയ നിയമത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, ബ്രൗൺ (മേൽ പരാമർശം) -ലെ ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് മാർഷലിന്റെ ആധികാരിക പ്രസ്താവനയെ അടിസ്ഥാനമാക്കി അത്തരം നിയമം കാതലായി മദ്യം ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതും കയറ്റുമതി ചെയ്യുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു,, അതിനാൽ അത് അസാധുവാണ് എന്നൊരു വാദം ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടു. ബോഡ് പൈഡണ്ണ (സുപ്ര)യെ പരാമർശിച്ചുകൊണ്ട് , ആ ഉപവാക്യം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരം അടങ്ങിയ മറ്റൊരു ഉപവാക്യവുമായി പൊരുത്തപ്പെടുത്തുന്നതിന് ചോദിക്കേണ്ട കാര്യമില്ലെന്ന കാരണത്താൽ അമേരിക്കൻ വിധിന്യായത്തിൽ വാണിജ്യനിയമത്തിന് വിശാലമായ അർത്ഥം നൽകാമെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചുകൊണ്ട്, ഇത് നിരസിക്കപ്പെട്ടു. - പേജുകൾ 696 മുതൽ 700 വരെ കാണുക .

33. സെൻട്രൽ ഇന്ത്യ സ്പിന്നിംഗ് ആന്റ് വീവിംഗ് ആന്റ് മാനുഫാക്ചറിംഗ് കമ്പനി, ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് മുനിസിപ്പൽ കമ്മിറ്റി, വാർധ 1958 എസ്. സി. ആർ. 1102, ഈ കോടതി, ഒരു ടെർമിനൽ നികുതിയുടെ വിഷയത്തിൽ, സഞ്ചാരത്തിലിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്ക് ഒരു ടെർമിനൽ നികുതി ചുമത്താൻ കഴിയുമോ എന്ന ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകുന്നതിന്, ബ്രൗൺ (മേൽ പരാമർശം) -ലെ ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് മാർഷലിന്റെ നിർദ്ദേശത്തെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. ചോദ്യത്തിന് വിപരീതമായാണ് ഉത്തരം നൽകിയത് - 1114, 1121 പേജുകൾ കാണുക.

34. ഗ്രാമഫോൺ കമ്പനി ഓഫ് ഇന്ത്യ ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് ബിരേന്ദ്ര ബഹാദൂർ പാണ്ഡെയും മറ്റുള്ളവരും (1984) 2 എസ്. സി. ആർ 664 ൽ, "ഇറക്കുമതി" എന്ന വാക്ക് 1957 ലെ പകർപ്പവകാശ നിയമത്തിൽ കാണുന്നതുപോലെ വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ, എഫ്. എൻ. ബൽസാര (മേൽ പരാമർശം) യെ ആശ്രയിക്കുകയും, സെൻട്രൽ ഇന്ത്യ സ്പിന്നിംഗ് ആൻഡ് വീവിംഗ് (മേൽ പരാമർശം) നെ വേർതിരിക്കുകയും ചെയ്തു. കസ്റ്റംസ് ആക്ടിന് കീഴിലുള്ള കേസുകൾ ഈ വിധിന്യായത്തിൽ ഇനി പറയുന്ന പ്രകാരം വ്യക്തമായി വേർതിരിച്ചിരിക്കുന്നു::

> "കസ്റ്റംസ് തടസ്സം മറികടന്ന ഉടൻ ഇറക്കുമതി പൂർത്തിയായി എന്ന് സ്ഥാപിക്കുന്നതിന്, രാധാകിഷൻ വേഴ്സസ് യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ [1965 2 എസ്സിആർ 213]; ഷാവ്നി വേഴ്സസ് സിൽവാനിയയും ലക്ഷ്മണനും [77 ബോം എൽആർ 380]; ബെർണാഡോ വേഴ്സസ് കസ്റ്റംസ് കളക്ടർ

> [എ.ഐ.ആർ. 1960 കേര 170] എന്നീ കേസുകളിലേക്ക് അപ്പീൽവാദിക്കുവേണ്ടിയുള്ള വിവരസ്ഥനായ അഭിഭാഷകൻ ഞങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ചു; അവ കസ്റ്റംസ് ആക്ടിന് കീഴിലുള്ള കേസുകളാണെന്നും പകർപ്പവകാശ നിയമത്തിൽ വ്യക്തതയും, വിവിധ കോണുകളിൽ നിന്ന് "പകർപ്പവകാശം" എന്ന വിഷയത്തിന്മേൽ വിവിധ കൺവെൻഷനുകളും ഉടമ്പടികളും ഉള്ളപ്പോൾ ഞങ്ങൾ അവിടെ നിന്ന് സഹായം തേടേണ്ട ആവശ്യമില്ലെന്നുമാണ്. ഈ കേസിൽ അങ്ങനെ ചെയ്യേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്ന് ഞങ്ങൾ കരുതാത്തതിനാൽ യുണൈറ്റഡ് കിംഗ്ഡത്തിലെയും ഇന്ത്യയിലെയും പകർപ്പവകാശത്തിന്റെയും കസ്റ്റംസിന്റെയും നിയമങ്ങളുടെ ചരിത്രത്തെ പരാമർശിച്ച് ഞങ്ങളുടെ വിധി നടപ്പാക്കാൻ ഞങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. "[2]

35. കേരള സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും വേഴ്സസ് ഫാ. വില്യം ഫെർണാണ്ടസ് മുതലായവർ 2017 S.C.C ഓൺലൈൻ എസ്സി 1291 ലെ ഈ കോടതിയുടെ സമീപകാല വിധി, എൻട്രി ടാക്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണങ്ങളുടെ സാധുതയെ സംബന്ധിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ കോടതി എട്ട് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളതിൽ സൂചിക (iv) ഇനിപ്പറയുന്ന രീതിയിൽ വായിക്കുന്നു:

> "44 (iv). ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള ഒരു പ്രദേശത്ത് നിന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്ക് ഇറക്കുമതിക്കാരന്റെ പരിസരത്തോ / ഫാക്ടറിയിലോ എത്തുന്നതുവരെ, നികുതി ചുമത്താനുള്ള നിയമനിർമ്മാണ ശേഷി സംസ്ഥാനത്തിന് യതൊരു സമയത്തും ഇല്ലാത്തതായ ടി കാലയളവിൽ, ചരക്കിന്റെ ഇറക്കുമതി തുടരുന്നുണ്ടോ? "

36. 44 (iv) ഖണ്ഡികയിൽ ഉന്നയിച്ച ഈ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകുന്നതിനുള്ള ചർച്ച 86-)ം ഖണ്ഡികയിൽ ആരംഭിക്കുന്നു. വിവിധ നിയമ സാഹചര്യങ്ങളിൽ "ഇറക്കുമതി" എന്ന പദത്തിന്റെ വിവിധ നിർവചനങ്ങൾ പരാമർശിച്ചതിന് ശേഷം, 97 മുതൽ 103 ഖണ്ഡികകളിൽ കസ്റ്റംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ വിധിന്യായങ്ങൾ ഈ കോടതി കണ്ടു. 103-)ം ഖണ്ഡികയിലെ വസ്തുതയെന്ന നിലയിൽ, ഗാർഡൻ സിൽക്ക് മിൽസ് ലിമിറ്റഡ് (മേൽ പരാമർശം) നൽകിയിട്ടുള്ള നിയമം അംഗീകാരത്തോടെ ഉദ്ധരിക്കുന്നു:

> 103. ഗാർഡൻ സിൽക്ക് മിൽസ് ലിമിറ്റഡ്, വേഴ്സസ് യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ, (1999) 8 S.C.C 744 എന്ന കേസിൽ, ഇനിപ്പറയുന്ന ഫലത്തിൽ, 18-)ം ഖണ്ഡികയിൽ, സമാനമായ അഭിപ്രായം പ്രകടിപ്പിച്ചു : -
>
> ""18. ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള ചരക്ക് ഇറക്കുമതി, ആയത് പ്രദേശിക കടലിലേക്ക് കടക്കുമ്പോൾ ആരംഭിക്കുമെന്നും, എന്നാൽ അത് തുടരുമെന്നും, അത് രാജ്യത്തിനുള്ളിലെ ചരക്കുകളുടെ ഭാഗമാകുമ്പോൾ പൂർത്തിയാകുമെന്നും നമുക്ക് തോന്നും; ചരക്കുകൾ കസ്റ്റംസ് കടമ്പകളിൽ എത്തിച്ചേരുകയും ഭവനഉപഭോഗത്തിനുള്ള

2 പേജ് 691.

പ്രവേശന ബിൽ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് നികുതി അടയ്ക്കേണ്ട സമയം എത്തിച്ചേരുന്നതുമാണ്.."

37. ഈ വിധിന്യായങ്ങൾ കോടതി ഇനിപ്പറയുന്ന രീതിയിൽ വേർതിരിച്ചു:

"104. കസ്റ്റംസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമം 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ് ഏകീകരിച്ചു. "ഇറക്കുമതി", "ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ", "ഇറക്കുമതിക്കാരൻ" എന്നിവയുടെ നിർവചനങ്ങൾ ഇതിനകം മുകളിൽ കണ്ടുകഴിഞ്ഞു.- 2 (25) വകുപ്പിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ നിർവചനം - ഇന്ത്യക്ക് പുറത്തുള്ള സ്ഥലത്ത് നിന്ന് ഇന്ത്യയിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന ചരക്കുകൾ എന്നാൽ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല- എന്നതാണ്.. ഒരിക്കൽ ചരക്കുകൾ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ക്ലിയർ ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ, 'ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ'സ്വഭാവം നഷ്ടപ്പെടും, അതിനുശേഷം ചരക്കുകളെ 'ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ'എന്ന് വിളിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ടി വകുപ്പ് വ്യക്തമായി പറയുന്നു. ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി ചരക്കുകൾ പുറത്തിറക്കുന്നതുവരെ മാത്രമേ ഇറക്കുമതി ഗതാഗതം ഉള്ളൂ. എൻട്രി 52 ലിസ്റ്റ് II പ്രകാരമുള്ള എൻട്രി ടാക്സിനുള്ള ടാക്സിംഗ് ഇവന്റ് തികച്ചും വ്യത്യസ്തമാണെന്നും കസ്റ്റംസ് ഡ്യൂട്ടിയുമായി ഒരു ബന്ധവുമില്ലെന്നുമാണ്. ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ പ്രവേശനനികുതി ചുമത്തി കസ്റ്റംസ് തീരുവ ചുമത്താനുള്ള പാർലമെന്റിന്റെ അധികാരത്തിൽ, സംസ്ഥാനം കൈകടത്തുന്നില്ല. കേന്ദ്രസർക്കാർ നൽകേണ്ടതായ കസ്റ്റംസ് തീരുവ അടച്ചതിനുശേഷമാണ് ചരക്കുകൾ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി വിട്ട് നൽകുന്നത്. ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകൾ ഏതെങ്കിലും സംസ്ഥാനനികുതിക്ക് വിധേയമാകാത്തവിധം ഇൻസുലേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ അത്തരം ഇൻസുലേഷൻ ഒരു വിവേചനപരവും അസാധുവായതുമായ ഒരു സംരക്ഷണ നടപടിയായിരിക്കും. എല്ലാ സാധാരണ ചരക്കുകളും സംസ്ഥാനനികുതിക്ക് വിധേയമാക്കുമ്പോൾ പ്രവേശന നികുതി അടയ്ക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾക്ക് ഒരു ഇളവും ആവശ്യപ്പെടാൻ കഴിയില്ല. ഒരു പൊതു ഉദാഹരണം എടുക്കാൻ, ഒരു ടോൾ പാലത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന എല്ലാ ചരക്കുകളും ടോൾ നികുതി അടയ്ക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥരാണ്, കസ്റ്റംസ് കടമ്പകളിൽ നിന്ന് മോചിപ്പിച്ച് ടോൾ പാലത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ടോൾനികുതിഅടയ്ക്കുവാൻ ബാധ്യസ്ഥമല്ലെന്ന് പറയാമോ? ഉത്തരം ഇല്ല എന്നാണ്. അതിനാൽ, പാർലമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനപരിധിയിലുള്ള കസ്റ്റംസ് തീരുവ ചുമത്തുന്നതിനുള്ള ഇവന്റ് പ്രവേശനനികുതിയിൽ നിന്ന് തികച്ചും വ്യത്യസ്തമാണ്. ഉപഭോഗത്തിനും ഉപയോഗത്തിനും വിൽപ്പനയ്ക്കുമായി ചരക്കുകൾ ഒരു പ്രാദേശിക സ്ഥലത്തേക്ക് പ്രവേശിക്കുമ്പോൾ മാത്രമാണ്, ഇറക്കുമതിയിലുള്ള കസ്റ്റംസ് തീരുവ ഈടാക്കുന്നതിൽ നിന്ന് തികച്ചും വ്യത്യസ്തവും വേറിട്ടതുമായതായ സംസ്ഥാന പ്രവേശന നികുതി അടയ്ക്കേണ്ട ബാധ്യത ഉണ്ടാകുന്നത്.

(യഥാർത്ഥത്തിൽ ഊന്നൽ നൽകി).

38. സമീപകാലത്തെ യുഎസ് സുപ്രീം കോടതി വിധിന്യായങ്ങൾ ഈ സിദ്ധാന്തം ഉപേക്ഷിച്ചുവെന്നും അതിനാൽ ബോഡു പൈഡന്ന (സുപ്ര)യിൽ ഫെഡറൽ

കോടതിയും, എഫ്എൻ ബൽസാര (സുപ്ര)യിലും ഗ്രാമഫോൺ കമ്പനി ഓഫ് ഇന്ത്യ ലിമിറ്റഡ് (സുപ്ര)യിലുമുള്ള ഈ കോടതിയിലെ രണ്ട് വിധിന്യായങ്ങളും അവർക്കു മുൻപാകെയുള്ള കേസുകളിൽ ഈ സിദ്ധാന്തത്തെ ആശ്രയിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ശരിയായിരുന്നുവെന്നും കണ്ടെത്തിക്കൊണ്ടു 108 മുതൽ 120 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകളിൽ ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് മാർഷലിന്റെ "ഒറിജിനൽ പാക്കേജ്" സിദ്ധാന്തം തുടർന്നും വിധിന്യായം ചർച്ചചെയ്തു. കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റിന്റെ വിശകലനത്തിൽ ഒരു ഇറക്കുമതി പൂർത്തിയാകുന്നത് എപ്പോഴാണെന്നതിന് ഈ കോടതിയുടെ വിധിന്യായങ്ങൾ ശ്രദ്ധിച്ചാൽ, ഇന്ത്യയുടെ കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിൽ ഈ സിദ്ധാന്തത്തിന് സ്ഥാനമില്ല.

39. കസ്റ്റംസ് ആക്ടിന് കീഴിലുള്ള മേൽപ്പറഞ്ഞ വിധിന്യായങ്ങൾ അനുസരിച്ച്, ഈ കേസുകളുടെ വസ്തുതകളിൽ, ഒരു കണ്ടെയ്നർ, ചരക്കുകൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ഒരു പാത്രമായതിനാൽ, അത് രാജ്യത്തിനകത്തുള്ള ചരക്കുകളുടെ ഭാഗമാകില്ല എന്നത് കാരണം ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന "ചരക്കുകൾ" എന്ന് പറയാനാവില്ല. അങ്ങനെ, ഡിസ്റ്റഫിങ് നടന്നു കഴിഞ്ഞാൽ, കണ്ടെയ്നർ കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിന് അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം കണ്ടെയ്നർ ഉടമയ്ക്ക് തിരികെ നൽകണം.

40. വാസ്തവത്തിൽ, ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനോ വെയർഹൗസിംഗിനോ അല്ലെങ്കിൽ മുൻ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള എക്സ്- ബോണ്ട് ക്ലിയറൻസിനോ വേണ്ടി ഇറക്കുമതിക്കാരൻ നൽകേണ്ടതായ എൻട്രി ബില്ലിന്റെ ഫോമുകൾ 1976 ലെ എൻട്രി ബിൽ (ഫോംസ്) റെഗുലേഷൻസിൽ, (നിലവിൽ ഭേദഗതി ചെയ്തത് പോലെ) അടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. മേൽപ്പറഞ്ഞ ചട്ടങ്ങളുടെ 3 -)ം ചട്ടം ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രകാരം വായിക്കുന്നു

> "3. എൻട്രി ബില്ലിന്റെ ഫോം.- ഏതെങ്കിലും ചരക്കുകളുടെ ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനോ വെയർഹൗസിംഗിനോ അല്ലെങ്കിൽ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായുള്ള എക്സ്-ബോണ്ട് ക്ലിയറൻസിനോ സമർപ്പിക്കേണ്ട എൻട്രി ബിൽ ഫോം കേസ്സനുസ്സരിച്ച്, ഫോം I അല്ലെങ്കിൽ ഫോം II അല്ലെങ്കിൽ ഫോം III ൽ ആയിരിക്കണം.
>
> വിശദീകരണം - ഈ നിയന്ത്രണത്തിൽ, ട്രാൻസിറ്റ് അല്ലെങ്കിൽ ട്രാൻഷിപ്പ് മെൻറിനായി ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള ചരക്കുകൾ "ചരക്കുകളിൽ" ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. "

41. ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായുള്ള ഒരു എൻട്രി ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്ന ഫോം I ൽ, ഒരു ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ഒപ്പിടേണ്ട ഒരു പ്രഖ്യാപനം ഉൾക്കൊള്ളുന്നു, അതിൽ 6 (ബി)-)ം വകുപ്പ് പ്രധാനമാണ്, ഇത് ഇവിടെ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്നു:

> "6 (ബി) ഇൻവോയ്സിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചവ ഒഴികെയുള്ള ചിലവുകൾക്കും സേവനങ്ങൾക്കുമായി ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾക്ക് യഥാർത്ഥത്തിൽ പണമടയ്ക്കേണ്ടതോ അടച്ചതോ ആയ

ഇനിപ്പറയുന്ന പേയ്മെന്റുകൾ ഉണ്ടെന്ന് ഞാൻ / ഞങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു

[^ 2007 ലെ കസ്റ്റംസ് മൂല്യനിർണ്ണയ നിയമത്തിലെ ചട്ടം 10 (1) (എ) യും (ബി) യും കാണുക]

ക്രമ നമ്പർ	വിശദാംശങ്ങൾ	തുക അല്ലെങ്കിൽ യൂണിറ്റ് വിലയുടെ % ആയി പ്രകടിപ്പിക്കുന്നത്
i	വാങ്ങൽ കമ്മീഷൻ ഒഴികെയുള്ള ബ്രോക്കറേജും കമ്മീഷനുകളും [2007 ലെ കസ്റ്റംസ് മൂല്യനിർണ്ണയ ചട്ടങ്ങളിലെ 10 (1) (എ) (i) - ചട്ടം:]:	
ii	കണ്ടെയ്നറുകളുടെ വില [10 (1) (എ) (ii)- ചട്ടം:]:	
iii	പാക്കിംഗ് ചെലവ് [10 (1) (എ) (iii)-)ം ചട്ടം]:	
iV	വാങ്ങുന്നയാൾ വിതരണം ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെയും സേവനങ്ങളുടെയും വില [10 (1) (ബി)- ചട്ടം]:	

42. സമാന പ്രഖ്യാപനം II ഉം III ഉം ഫോമുകളിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു., മേൽപ്പറഞ്ഞ ചട്ടങ്ങളിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന ഫോമുകളുടെ ഒരു പരിശോധനയിൽ, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത സാധനങ്ങളുടെ എണ്ണവും മൂല്യവും പേയ് മെന്റുകളും അടങ്ങുന്ന, ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നയാൾ ഹാജരാക്കുന്ന ലേഡിംഗ് / ഇൻവോയ്സ് ബിൽ പരാമർശിക്കുന്ന ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന "ചരക്കുകളും", 2007ലെ കസ്റ്റംസ് മൂല്യനിർണ്ണയം (ഇറക്കുമതി ചെയ്ത സാധനങ്ങളുടെ മൂല്യം നിർണ്ണയിക്കൽ) ചട്ടങ്ങളിലെ 10 (1) (എ) (ii) ചട്ടപ്രകാരം കണ്ടെയ്നറുകളുടെ വിലയും, 10 (1) (എ) (iii) ചട്ടപ്രകാരം പാക്കിംഗ് ചെലവും ഉൾപ്പെടുന്ന ഇൻവോയ്സിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചവ ഒഴികെയുള്ള ചെലവുകളും സേവനങ്ങളും വഴിയുള്ള പേയ്മെന്റുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം കാണാനാവും.

43. ഈ ചട്ടങ്ങളുടെ 2 (1) (ഡി), (എഫ്) ചട്ടങ്ങൾ പ്രസക്തമാണ്, അവ ഇവിടെ ചുവടെ നൽകിയിരിക്കുന്നു:

"**2. നിർവചനങ്ങൾ.-**

(1) ഈ ചട്ടങ്ങളിൽ, സന്ദർഭം മറ്റുവിധത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടുന്നില്ലെങ്കിൽ, -

xxx xxx

(ഡി) "സമാന ചരക്കുകൾ" എന്നാൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളായ-

(i) ചരക്കുകളുടെ മൂല്യത്തെ ബാധിക്കാത്ത രൂപത്തിലുള്ള ചെറിയ വ്യത്യാസങ്ങൾ ഒഴികെ, ഭൗതിക സവിശേഷതകൾ, ഗുണനിലവാരം, ചരക്കുകളുടെ മൂല്യത്തിന്റെ പ്രശസ്തി എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും തുല്യമായതും;

(ii) മൂല്യമുള്ള ചരക്കുകൾ ഉൽപാദിപ്പിച്ച രാജ്യത്ത് ഉൽപാദിപ്പിച്ചതും; ഒപ്പം

(iii) ചരക്കുകൾ നിർമ്മിച്ച അതേ വ്യക്തി നിർമ്മിച്ചതോ അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം ചരക്കുകൾ ലഭ്യമല്ലാത്തപ്പോൾ മറ്റൊരാൾ നിർമ്മിച്ചതോ ആയ ചരക്കുകൾ, എന്നാൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെ കയറ്റുമതി വിൽപനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി, വാങ്ങുന്നയാൾ, സൗജന്യമായോ കുറഞ്ഞ ചെലവിലോ ഈ ഇറക്കുമതിചെയ്ത ചരക്കുകളിൽ, ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റെടുത്തതായ എഞ്ചിനീയറിംഗ്, വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ, കലാസൃഷ്ടി, ഡിസൈൻ വർക്ക്, പ്ലാൻ അല്ലെങ്കിൽ സ്കെച്ച് എന്നിവ നേരിട്ടോ അല്ലാതെയോ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ പൂർത്തിയാക്കിയതായ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ഉൾപ്പെടില്ല;

xxx xxx xxx

(എഫ്) "സമാന ചരക്കുകൾ" എന്നാൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ -

(i) എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും ഒരുപോലെയല്ലെങ്കിലും, സമാന സ്വഭാവസവിശേഷതകളും സമാന ഘടക സാമഗ്രികളും , ഒരേ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിർവഹിക്കുന്നതിനും ട്രേഡ് മാർക്ക്, പ്രശസ്തി, നിലനിൽപ്പ് എന്നിവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ മൂല്യമുള്ള ചരക്കുകളുമായി വാണിജ്യപരമായി പരസ്പരം മാറ്റുന്നതിനും സഹായിക്കുന്നു

(ii) മൂല്യവത്തായവസ്തുക്കൾ ഉൽപാദിപ്പിച്ച രാജ്യത്ത് ഉൽപാദിപ്പിച്ചത്; ഒപ്പം

(iii) മൂല്യവത്തായ ചരക്കുകൾ നിർമ്മിച്ച അതേ വ്യക്തി തന്നെ നിർമ്മിച്ചതോ അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം സാധനങ്ങൾ ലഭ്യമല്ലാത്തപ്പോൾ മറ്റൊരാൾ നിർമ്മിച്ചതോ ആയ ചരക്കുകൾ, എന്നാൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകളുടെ കയറ്റുമതി വിൽപനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി, വാങ്ങുന്നയാൾ, സൗജന്യമായോ കുറഞ്ഞ ചെലവിലോ ഈ ഇറക്കുമതിചെയ്ത ചരക്കുകളിൽ, ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റെടുത്തതായ എഞ്ചിനീയറിംഗ്, വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ, കലാസൃഷ്ടി, ഡിസൈൻ വർക്ക്, പ്ലാൻ അല്ലെങ്കിൽ സ്കെച്ച് എന്നിവ നേരിട്ടോ അല്ലാതെയോ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ പൂർത്തിയാക്കിയതായ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ഉൾപ്പെടില്ല;"

44. 4-)o ചട്ടം "ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ" ഇടപാട് മൂല്യത്തെക്കുറിച്ചും , 5-)o ചട്ടം "സിമിലർ ഗുഡ്സിന്റെ' ഇടപാട് മൂല്യത്തെക്കുറിച്ചും പ്രതിപാദിക്കുന്നുവെന്നും ഇവിടെ ചുവടെ പ്രതിപാദിക്കുന്നതുമാണ്:

"4. "ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ'ഇടപാട് മൂല്യം.–

(1) (എ) 3-)o ചട്ടത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഇറക്കുമതി ചരക്കുകളുടെ മൂല്യം, ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള കയറ്റുമതിക്കായി വിറ്റതും മൂല്യമുള്ള ചരക്കുകളായി അതേ സമയത്തുതന്നെ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതും ആയ ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യമായിരിക്കും.

അത്തരം ഇടപാട് മൂല്യം 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, 18-)o വകുപ്പ് പ്രകാരം താൽക്കാലികമായി വിലയിരുത്തുന്ന ചരക്കുകളുടെ മൂല്യമായിരിക്കില്ല.

(ബി) ഈ ചട്ടം ബാധകമാക്കുന്നതിന്, വിൽപ്പനയ്ക്കുള്ള ചരക്കുകളുടെ മൂല്യത്തിന്റെ അതേ അളവിലുള്ളതും ഒരേ വാണിജ്യ തലത്തിലുള്ളതുമായ ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യം, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ മൂല്യം നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കും.

(സി) (1)-)o ഉപചട്ടത്തിലെ (ബി) വകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു വിൽപ്പനയും കണ്ടെത്തിയില്ലെങ്കിൽ, വ്യത്യസ്ത വാണിജ്യ തലത്തിലോ വ്യത്യസ്ത അളവിലോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടിലുമോ വിറ്റതായ ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യം, വാണിജ്യ തലത്തിലോ, അളവിലോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കാരണം ഉണ്ടാകാവുന്ന വ്യത്യാസം കണക്കിലെടുത്തത് ക്രമീകരിച്ചുകൊണ്ട്, ഉപോയോഗിക്കാവുന്നതാണ്, അത്തരം ക്രമീകരണം മൂല്യത്തിന്റെ വർദ്ധനവിലേക്കോ കുറയലിലേക്കോ നയിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നതിന്മേൽ, ക്രമീകരണങ്ങളുടെ യുക്തിയും കൃത്യതയും വ്യക്തമായി സ്ഥാപിക്കുന്ന പ്രകടമായ തെളിവുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത്തരം ക്രമീകരണം വരുത്തേണ്ടതാണ്.

(2) ഈ ചട്ടങ്ങളുടെ 10-)o ചട്ടത്തിലെ (2)-)o ഉപചട്ടത്തിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ചെലവുകളും ചാർജുകളും ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, മൂല്യമുള്ള ചരക്കുകളും ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സും തമ്മിൽ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളിലും ദൂരങ്ങളിലുമുള്ള വ്യത്യാസങ്ങളിൽ നിന്ന് ഉണ്ടാകുന്നതായ അത്തരം ചെലവുകളിലും ചാർജുകളിലും കാര്യമായ വ്യത്യാസങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ, ഒരു ക്രമീകരണം നടത്തും .

3) ഈ ചട്ടം ബാധകമാക്കുന്നതിന്, ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ ഒന്നിൽ കൂടുതൽ ഇടപാട് മൂല്യം കണ്ടെത്തിയാൽ, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത വസ്തുക്കളുടെ മൂല്യം നിർണ്ണയിക്കാൻ അത്തരം ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ മൂല്യം ഉപയോഗിക്കും.

5. സിമിലർ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യം.-

(1) 3-)o ചട്ടത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഇറക്കുമതി ചരക്കുകളുടെ മൂല്യം, ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള കയറ്റുമതിക്കായി വിറ്റതും മൂല്യമുള്ള ചരക്കുകളായി അതേ സമയത്തുതന്നെ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതും ആയ സിമിലർ ഗുഡ്സിന്റെ ഇടപാട് മൂല്യമായിരിക്കും.

അത്തരം ഇടപാട് മൂല്യം 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ്, 18-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം താൽക്കാലികമായി വിലയിരുത്തുന്ന ചരക്കുകളുടെ മൂല്യമായിരിക്കില്ല.

(2) 4-)ം ചട്ടത്തിലെ, (1-)ം ഉപ-ചട്ടത്തിലെ (ബി), (സി) ക്ലോസുകളിലെയും, (2)-)ം ഉപ-ചട്ടം, (3)-)ം ഉപ-ചട്ടം എന്നിവയിലെ വ്യവസ്ഥകളും ആവശ്യമായ മാറ്റങ്ങളോടുകൂടി സിമിലർ ഗുഡ്സിന്റെ കാര്യത്തിൽ ബാധകമാണ്."

45. ഈ ചട്ടങ്ങളുടെ പരിശോധനയിൽ, ഓരോ പ്രത്യേക കേസുകളുടെയും വസ്തുതകൾക്ക് ഏത് ചട്ടമാണോ ബാധകമാകുന്നത് എന്നതനുസരിച്ച്, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ മൂല്യം, നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത് പോലെ 'ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സിന്റെ' അല്ലെങ്കിൽ നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത് പോലെ 'സിമിലർ ഗുഡ്സിന്റെ' ഇടപാട് മൂല്യമായിരിക്കുമെന്ന് കാണിക്കും. ഐഡന്റിക്കൽ ഗുഡ്സോ സിമിലർ ഗുഡ്സോ എന്നത് കണക്കിലെടുത്താലും," ഇറക്കുമതി ചെയ്ത" ചരക്കുകൾ, അതായത് കണ്ടെയ്നറുകളിൽ നിറച്ച ചരക്കുകൾ മാത്രമേ, നോക്കേണ്ടതായ "ചരക്കുകളായുള്ളൂ" എന്നതിനാൽ കണ്ടെയ്നറിന്റെ വില ഒരിക്കലും വരുന്നില്ല. അതുപോലെ, "കണക്കാക്കപ്പെട്ട മൂല്യ"ത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ, 8 -)ം ചട്ടം ഇപ്രകാരം പറയുന്നു:

"8. കണക്കാക്കപ്പെട്ട മൂല്യം.- 3-)ം ചട്ടത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ മൂല്യം, താഴെ പ്പറയുന്നവയുടെ ആകെത്തുകയുൾപ്പെട്ടതായ, കണക്കാക്കപ്പെട്ട ഒരു മൂല്യത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതായിരിക്കും.

(എ) ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ ഉൽപാദിപ്പിക്കുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന മെറ്റീരിയലുകളുടെയും ഫാബ്രിക്കേഷന്റെയും മറ്റ് പ്രോസസ്സിംഗിന്റെയും വില അല്ലെങ്കിൽ മൂല്യം;

(ബി) ഇന്ത്യയിലേക്കുള്ള കയറ്റുമതിക്കായി കയറ്റുമതി ചെയ്യുന്ന രാജ്യത്തെ നിർമ്മാതാക്കൾ നിർമ്മിക്കുന്ന മൂല്യം കണക്കാക്കേണ്ട ചരക്കുകളുടെ പോലെയുള്ള, അതേ ക്ലാസ് അല്ലെങ്കിൽ തരത്തിലുള്ള ചരക്കുകളുടെ വിൽപ്പനയിൽ, സാധാരണയായി പ്രതിഫലിക്കുന്നതിനു തുല്യമായ ലാഭത്തിനും പൊതുചെലവിനുമുള്ള തുക;

(സി)10-)ം ചട്ടത്തിലെ (2)-)ം ഉപചട്ടപ്രകാരമുള്ള മറ്റെല്ലാ ചെലവുകളുടെയും വില അല്ലെങ്കിൽ മൂല്യം. "

46. ചെലവുകളും സേവനങ്ങളും" കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന 10-)ം ചട്ടം ശേഷം പറയുന്നു:

"**10. ചെലവുകളും സേവനങ്ങളും**"

1) ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾക്കായി യഥാർത്ഥത്തിൽ അടച്ച അല്ലെങ്കിൽ അടയ്ക്കേണ്ടതായ വില, ഇടപാട് മൂല്യം നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ ചേർക്കപ്പെടും, -

(എ) ഇനിപ്പറയുന്നവ, വാങ്ങുന്നയാൾ ചെലവഴിക്കുന്ന പരിധിവരെ, എന്നാൽ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾക്ക് യഥാർത്ഥത്തിൽ അടച്ചതോ അല്ലെങ്കിൽ അടയ്ക്കേണ്ടതോ ആയ വിലയിൽ ഉൾപ്പെടാത്തത്:-

xxx xxx

(ii) സംശയാസ്പദമായ ചരക്കുകളോടൊപ്പം കസ്റ്റംസ് ആവശ്യങ്ങൾക്കുള്ള ഒന്നായി കണക്കാക്കപ്പെടുന്ന കണ്ടെനറുകളുടെ വില; "

47. "ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകൾ" "കണ്ടെനറുകളിൽ" നിന്ന് വേർതിരിക്കപ്പെടുന്നതുകൊണ്ട്, 10 (1) (എ) (ii)-)ം ചട്ടംവായിക്കുന്നത് അതേ ഫലത്തിലേക്ക് നയിക്കും. കൂടാതെ, കസ്റ്റംസ് മൂല്യനിർണ്ണയത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി, സംശയാസ്പദമായചരക്കുകളുടെ ഒപ്പമുള്ള ഒന്നായി കണ്ടെയ്നറുകളുടെ വിലയും കണക്കാക്കുമ്പോൾ മാത്രമാണ് ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ ഇടപാട് മൂല്യത്തിൽ കൂടുതലുകൾ ഉണ്ടാകുകയുള്ളൂ. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽപ്പോലും, ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നത് "ചരക്കുകളും" കണ്ടെയ്നറും ആണ്- കണ്ടെയ്നർ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യേണ്ടതില്ല, അതിനാൽ ഗാർഹിക ഉപഭോഗത്തിനായി അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്കൊപ്പം ക്ലിയർ ചെയ്യേണ്ടതാണ്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ, കണ്ടെയ്നറുകൾ തിരികെ നൽകേണ്ടതില്ലാത്തപ്പോൾ, എന്നാൽ അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്കൊപ്പം ഇറക്കുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ, അത്തരം കണ്ടെയ്നറും അതിനുള്ളിലെ ചരക്കുകളും ബോർഡ് കസ്റ്റഡിയിലെടുത്ത ശേഷം, കപ്പലോ സ്റ്റീമർ ഏജന്റോ ഇനി ബാധ്യസ്ഥരല്ല-അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്കൊപ്പം ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ലാത്ത കണ്ടെയ്നറുകൾക്ക് പോലും, ഇറക്കുമതിക്കാരനോ ഉടമയോ ചരക്ക് കയറ്റിവിട്ട ആളോ അല്ലെങ്കിൽ ഏജന്റോ അടയ്ക്കേണ്ടതായ ഡെമറേജ് വരും.

48. കൂടാതെ, സംശയലേശമന്യേ കാര്യങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നതിന്, 'ഈടുള്ള തരം കണ്ടെനറുകൾ[3]ക്കുള്ള ഇളവിനെ' ക്കുറിച്ച് പറയുന്ന പൊതു ഇളവ് നമ്പർ: 170, ഇപ്രകാരം പറയുന്നു:

"കേന്ദ്രസർക്കാർ, പൊതുതാൽപ്പര്യത്തിന് അത്യാവശ്യമാണെന്നതിൽ സംതൃപ്തരായി, 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ് (1962 ലെ 52) ലെ 25 (1)-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരങ്ങളുടെ വിനിയോഗത്തിലൂടെ, ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുമ്പോൾ, 1975

3 വിജ്ഞാപന നമ്പർ 101/95, 43/17 എന്നിവ ഭേദഗതി ചെയ്ത 16.03.1994

തീയതിയിലെ 104 - നമ്പർ വിജ്ഞാപനം

ലെ കസ്റ്റംസ് താരിഫ് ആക്റ്റ് (1975 ലെ 51) ന്റെ ആദ്യ ഷെഡ്യൂളിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഈടുള്ള തരം കണ്ടെനറുകളെ -

(എ) മേൽപ്പറഞ്ഞ ഷെഡ്യൂളിന് കീഴിൽ ചുമത്തേണ്ട കസ്റ്റംസിന്റെ മുഴുവൻ നികുതി; ഒപ്പം

(ബി) ഈ കസ്റ്റംസ് താരിഫ് നിയമത്തിലെ 3-)o വകുപ്പിലെ (7)-)o ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം ചുമത്തേണ്ട സംയോജിത നികുതി :

- എന്നിവയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്നു.

അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ ഇറക്കുമതിക്കാരൻ പരാജയപ്പെടുന്ന അവസരത്തിൽ, അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണർ ഓഫ് കസ്റ്റംസ് അല്ലെങ്കിൽ കസ്റ്റംസ് ഡെപ്യൂട്ടി കമ്മീഷണർ നിർദ്ദേശിക്കുന്നതുപോലുള്ള തുകയ്ക്കും രൂപത്തിലുമുള്ള ഒരു ബോണ്ട് നടപ്പിലാക്കുന്നതിലൂടെ, ഇറക്കുമതി ചെയ്ത തീയതി മുതൽ ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ ഈ കണ്ടെയ്നറുകൾ വീണ്ടും കയറ്റുമതി ചെയ്യാനും, ടി അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണറുടെ സംതൃപ്തിക്കനുസരിച്ച് ഡോക്യുമെന്ററി തെളിവുകൾ നൽകാനും, അതിൽ ചുമത്തേണ്ട നികുതി അടയ്ക്കാനും ഇറക്കുമതിക്കാരൻ തന്നെ തന്നെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കുന്നു..

ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ, മതിയായ കാരണം കാണിക്കുകയാണെങ്കിൽ, അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണർക്ക് മേൽപ്പറഞ്ഞ ആറുമാസമെന്നത്, അദ്ദേഹത്തിന് അനുയോജ്യമെന്ന് തോന്നിയേക്കാവുന്ന കൂടുതൽ കാലത്തേക്ക് നീട്ടാം. ”

“ഈടു നിൽക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള കണ്ടെനറുകൾ” എന്നതിന്റെ അർത്ഥമെന്താണെന്ന് 2002 ഒക്ടോബർ 25-)o തീയതിയിലെ ഒരു ക്ലാരിഫിക്കേഷൻ[4] വഴി സെൻട്രൽ ബോർഡ് ഓഫ് ഇൻഡയറക്റ്റ് ടാക്സസ് ആൻഡ് കസ്റ്റംസ് ബോർഡ് വ്യക്തമാക്കുന്നത് ചുവടെ ചേർക്കുന്നു:

"ഇറക്കുമതി ചെയ്ത തീയതി മുതൽ 6 മാസത്തിനുള്ളിൽ അത്തരം കണ്ടെയ്നറുകൾ വീണ്ടും കയറ്റുമതി ചെയ്യാമെന്നും അസിസ്റ്റന്റ് കമ്മീഷണർക്ക് തൃപ്തികരമാകുന്ന രേഖാമൂലമുള്ള തെളിവുകൾ നൽകാമെന്നുമുള്ള വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് വിധേയമായി, കസ്റ്റംസ് തീരുവയിൽ നിന്നും അധിക നികുതികളിൽനിന്നും ഈടുള്ള തരം കണ്ടെയ്നറുകളെ “വിജ്ഞാപനം നമ്പർ 104/94-കസ്.,ഒഴിവാക്കുന്നു. വിവിധ നിഘണ്ടുകളിൽ “ഈടുള്ള”, “കണ്ടെയ്നർ” എന്നീ പദങ്ങൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള അർത്ഥമനുസരിച്ച്, മറ്റ് ചരക്കുകളുടെ പാക്കേജിംഗിനോ ഗതാഗതത്തിനോ ഉപയോഗിക്കുന്നതും നിരവധി തവണ ഉപയോഗിക്കാൻ പ്രാപ്തിയുള്ളതുമായ ഏതെങ്കിലും ഗുഡ്സ് (കണ്ടെനറുകൾ) “ഈടുള്ള തരം കണ്ടെനറുകളുടെ”വിഭാഗത്തിൽ പെടും."

മേൽപ്പറഞ്ഞവയുടെ ഒരു വായന ഈ വിധിന്യായത്തിന്റെ മുമ്പത്തെ ഖണ്ഡികയിൽ എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനത്തെ വിശദീകരിക്കുന്നു.

4 സർക്കുലർ നമ്പർ 69/2002-കസ്റ്റംസ്

49. ആവർത്തിച്ചുള്ള ഉപയോഗത്തിന് അനുയോജ്യമായ കണ്ടെനറുകളിലേക്ക്, 1975 ലെ കസ്റ്റംസ് താരിഫ് ആക്റ്റ് ഗണ്യമായ വെളിച്ചം വീശുന്നു. ഈ നിയമത്തിലെ 2-)ം വകുപ്പ് ഇപ്രകാരമാണ്:

> "2. ഷെഡ്യൂളുകളിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന ചുമത്തേണ്ട തീരുവകൾ. - 1962 ലെ കസ്റ്റംസ് ആക്റ്റ് (1962 ലെ 52) പ്രകാരം ഏതെല്ലാം നിരക്കുകളിൽ കസ്റ്റംസ് തീരുവ ഈടാക്കേണ്ടതെന്ന് ഒന്നും രണ്ടും ഷെഡ്യൂളുകളിൽ വ്യക്തമാക്കുന്നു "

50. "ഈ ഷെഡ്യൂളിനെ" വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിനുള്ള പൊതുവായ നിയമങ്ങൾ ആദ്യ ഷെഡ്യൂൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു, ഒപ്പം ഇപ്രകാരം പറയുന്നു:

> "5. മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് പുറമേ, അതിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇനിപ്പറയുന്ന നിയമങ്ങൾ ബാധകമാകും:
>
> (എ) ദീർഘകാല ഉപയോഗത്തിന് അനുയോജ്യമായതും അവ ഉദ്ദേശിച്ച ചരക്കുകൾക്കൊപ്പം നൽകേണ്ടതും, ഒരു നിർദ്ദിഷ്ട സാധനമോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു കൂട്ടം സാധനങ്ങളോ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതിനായി പ്രത്യേകമായി രൂപപ്പെടുത്തിയതായ അല്ലെങ്കിൽ ഘടിപ്പിച്ചതായ ക്യാമറ കേസുകൾ, മ്യൂസിക്കൽ ഇൻസ്ട്രുമെന്റ് കേസുകൾ, തോക്ക് കേസുകൾ, ഡ്രോയിംഗ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റ് കേസുകൾ, നെക്ലേസ് കേസുകൾ, സമാനമായ കണ്ടെനറുകൾ, എന്നിവ, സാധാരണയായി വിൽക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള അത്തരം സാധനങ്ങളുമായി തരം തിരിക്കും. എന്നിരുന്നാലും, ഈ നിയമം മുഴുവനായും അതിന്റെ അനിവാര്യമായ സ്വഭാവം നൽകുന്ന കണ്ടെനറുകൾക്ക് ബാധകമല്ല.
>
> (ബി) മുകളിലെ (എ)യിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, അത്തരം സാധനങ്ങൾ പായ്ക്ക് ചെയ്യുന്നതിന് സാധാരണയായി ഉപയോഗിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ളവയാണെങ്കിൽ, അതിലെ സാധനങ്ങൾക്കൊപ്പം നൽകുന്ന പായ്ക്കിംഗ് മെറ്റീരിയലുകളും പാക്കിംഗ് പാത്രങ്ങളും ചരക്കുകൾക്കൊപ്പം തരംതിരിക്കും. എന്നിരുന്നാലും, അത്തരം പാക്കിംഗ് മെറ്റീരിയലുകളോ പാക്കിംഗ് കണ്ടെയ്നറുകളോ ആവർത്തിച്ചുള്ള ഉപയോഗത്തിന് അനുയോജ്യമാകുമ്പോൾ ഈ വ്യവസ്ഥ ബാധകമല്ല. "

51. ഈ ഖണ്ഡിക അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾക്കൊപ്പമുള്ള "ദീർഘകാല ഉപയോഗത്തിന് അനുയോജ്യം" എന്ന പാത്രങ്ങളെ "ആവർത്തിച്ചുള്ള ഉപയോഗത്തിന് അനുയോജ്യമായ" പാത്രങ്ങളിൽ നിന്ന്, വീണ്ടും വ്യക്തമായി വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുന്നു, അങ്ങനെ, രണ്ടാമത്തെ തരത്തിലുള്ള കണ്ടെയ്നറുകൾ അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന സാധനങ്ങളുമായി കസ്റ്റംസ് തീരുവ അടയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തരംതിരിക്കാനാവില്ല എന്നത് വ്യക്തമാക്കുന്നു.

52. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, ഈ കോടതിയുടെ വിധിന്യായങ്ങൾ പരിശോധിക്കേണ്ടത് പ്രധാനമാണ്. റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) -ൽ, 1958 ൽ മദ്രാസ് പോർട്ട്

ട്രസ്റ്റിന്റെ നിരക്കുകളുടെ സ്കെയലിൽ ചേർത്തതായ 'ഇ' സ്കെയിൽ നിരക്ക് നടപ്പാക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഉത്ഭവിച്ച ചോദ്യമാണ് ഈ കോടതിയിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അഞ്ച് ജഡ്ജിമാരുടെ മുമ്പിലുള്ളത്. 1905 ലെ മദ്രാസ് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്റ്റ്, ("മദ്രാസ് ആക്റ്റ്") ലെ pari materia വ്യവസ്ഥകൾക്കു കീഴിൽ ഉത്ഭവിച്ച ചോദ്യം എംപിടി ആക്റ്റ് അതിന്റെ 133 (2 സി) വകുപ്പ് പ്രകാരം റദ്ദാക്കി. സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാരാണ് ഈ കേസിലെ എതിർകകക്ഷികൾ. എന്നാൽ കപ്പലിൽ നിന്ന് സാധനങ്ങൾ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതിനായി ആവശ്യപ്പെട്ടതും വിതരണം ചെയ്തതും എന്നാൽ പൂർണ്ണമായും അല്ലെങ്കിൽ ശരിയായി ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലാത്തതുമായ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച്, കപ്പലിലെ മാസ്റ്റേഴ്സ്, ഉടമകൾ അല്ലെങ്കിൽ ഏജന്റുമാർ അടയ്ക്കേണ്ട ചാർജുകൾ 'ഇ' സ്കെയിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിരക്കുകൾ സുപ്രീം കോടതി റിപ്പോർട്ടിന്റെ 923, 924 പേജുകളിൽ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്നു, കൂടാതെ കപ്പലിന്റെ തകരാറുമൂലമോ അല്ലെങ്കിൽ മഴ പോലുള്ള ആകസ്മിക സംഭവങ്ങൾ കാരണമോ നിഷ്ക്രിയമാകുമ്പോൾ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരു നിശ്ചിത തുക നൽകേണ്ടിവരുമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുന്നു. 925, 926 എന്നീ പേജുകളിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന 25.02.1958 ലെ ഒരു സർക്കുലർ ഇത് കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കുന്നു. മദ്രാസ് നിയമത്തിലെ പ്രസക്തമായ വിഭാഗങ്ങൾ, ഉപനിയമങ്ങൾ, ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചതും പുറപ്പെടുവിച്ചതുമായ മാനുവൽ ഓഫ് ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസ്, സജ്ജമാക്കിയതിനുശേഷം ഈ വിധിന്യായത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന നിയമത്തിന്റെ ആദ്യ നിർദ്ദേശം, ബോർഡിന് വേണ്ടി മദ്രാസ് നിയമത്തിലെ 39-)o വകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന വിവിധ സേവനങ്ങൾ (എംപിടി നിയമത്തിലെ 42-)o വകുപ്പുമായി PARI MATERIA ആയത്) ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത് നിർബന്ധമല്ല എന്നതാണ്. നിർവചിക്കപ്പെട്ട പ്രകാരം "ഉടമസ്ഥന്" അത്തരം സേവനങ്ങൾ ആവശ്യമാണെങ്കിൽ മാത്രമേ അത്തരം സേവനങ്ങൾ ബോർഡ് ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളൂ. കപ്പൽ ഇറക്കേണ്ട ചരക്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അത്തരം സേവനങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ ബോർഡിനോട് ആവശ്യപ്പെടേണ്ട അവസ്ഥയിലായിരുന്നു സ്റ്റീമർ ഏജന്റെന്ന് പിന്നീട് വിധിച്ചു. (935 മുതൽ 936 പേജുകൾ കാണുക). തീരുമാനിക്കേണ്ടതായ ചോദ്യം ശേഷം ഇപ്രകാരം സജ്ജമാക്കിയിരിക്കുന്നു :

> "ഈ ചാർജുകൾ അടയ്ക്കാൻ സ്റ്റീമർ-ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥരാക്കുന്ന നിയമം നല്ല നിയമമാണോ എന്നതാണ് ടി കേസിൽ നിർണയിക്കപ്പെടേണ്ടതായ ചോദ്യം."[5]

5 പേജ് 937

53. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ, കപ്പലിൽ നിന്ന് സാധനങ്ങൾ ഇറക്കുന്നതിന് ഉപയോഗിച്ചതായ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള,, നിഷ്ക്രിയമായി നിന്ന അത്തരം തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള പേയ്മെന്റ് അടച്ച കണക്കിലാണ് "ഈ ചാർജുകൾ". സാധനങ്ങൾ എത്രയും വേഗം ഇറക്കാനുള്ള അതിന്റെ ചുമതല പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനായി കപ്പലിന്റെ ഗുണത്തിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ ചാർജുകളെന്നും പിന്നീട് സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. , ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചരക്കുകൾ ഇറക്കാത്തതിനാൽ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനല്ല, സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനാണ് ഈ ചാർജുകൾ അടയ്ക്കാനുള്ള ബാധ്യതയെന്നും സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. (പേജ് 938-939 കാണുക). കപ്പൽ ഉടമ ചരക്ക് കയറ്റി അയക്കുന്ന ആളിന്റെ ബെയ്ലിയാണെന്നും, ലേഡിംഗ് ബില്ലിന്റെ നിബന്ധനകൾ അനുസരിച്ച് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനോ കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുന്നയാൾക്കോ ചരക്കുകളുടെ ഡെലിവെറിക്ക് ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ടെന്നും പിന്നീട് വ്യക്തമാക്കി. എന്നിരുന്നാലും, കപ്പൽ ഉടമ ബോർഡിന് ചരക്ക് എത്തിക്കുന്നത് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനുള്ള ഡെലിവറി ആണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നു കോടതി വിധിച്ചു, കാരണം ചരക്ക് ഡെലിവറി എടുക്കുന്നതിനായി ബോർഡ് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഏജന്റാണെന്ന് പറയാനാവില്ല (പേജ് 939 കാണുക). കൂടാതെ, ബോർഡിന്റെ കുടിശ്ശിക അടയ്ക്കാത്തതിന് ചരക്കുകൾക്കുമേൽ ബോർഡിന് വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന അവകാശം, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഏജന്റായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്നത് വ്യക്തമാക്കുന്നു (പേജ് 947 കാണുക). മദ്രാസ് നിയമത്തിലെ 39 (3)-)o വകുപ്പ്, ചരക്ക് ബോർഡ് ഏറ്റെടുക്കുകയും കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് രസീത് നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ഇറക്കിയ ചരക്കുകൾക്ക് സംഭവിക്കാനിടയുള്ള നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ എന്നീ ബാധ്യതയിൽ നിന്ന് കപ്പലിന്റെ യജമാനനോ ഉടമയോ മുക്തനാകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും പറയുമ്പോൾ, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനുവേണ്ടി ബോർഡ് ആ ചരക്കുകളുടെ ഡെലിവറി ഏറ്റെടുക്കുന്നുവെന്ന നിഗമനത്തിലേക്ക് നയിക്കുന്നില്ല എന്നും കൂടി കോടതി വിധിച്ചു. തുടർന്ന് കോടതിവിധിച്ചു :

> "അതിനാൽ, കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്ന് ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ബോർഡ് ഏൽക്കുമ്പോൾ, കപ്പൽ ഉടമ ജാമ്യക്കാരനും ബോർഡ് ബെയ് ലിയുമാണെന്നും , അതിനുശേഷം ചരക്കുകളുടെ മേലുള്ള ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം ഒരു ബെയ്ലിയുടേതാണെന്നും വ്യക്തമാണ്. ബോർഡിന് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിൽനിന്നും ചരക്കുകൾ ലഭിക്കുന്നില്ല. അതിന് ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ബെയ്ലി ആകാൻ കഴിയില്ല. നിയുക്തനാണെങ്കിൽ മാത്രമേ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഏജന്റാകാൻ കഴിയൂ, അത് അങ്ങനെയാണെന്ന് ആരോപിക്കപ്പെടുന്നില്ല, ബോർഡ് ഒരു ഏജന്റാണെങ്കിൽ പോലും, അതിന്റെ ബാധ്യത ഒരു

> ഏജന്റിന്റേതെന്നപോലെആയിരിക്കും,ഒരു ബെയ് ലിയുടേതെന്നപോലെ ആയിരിക്കില്ല. അതിനാൽ, 39, 40 എന്നീ വകുപ്പുകളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ പേരിലല്ല, കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് വേണ്ടിയാണ് ബോർഡ് ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏൽക്കുന്നതെന്നും, ചരക്ക് ഇറക്കുന്ന സമയത്തോ അല്ലെങ്കിൽ പിന്നീട് അവ മാറ്റുന്ന സമയത്തോ അത് ചെയ്യുന്ന സേവനങ്ങളെല്ലാം കപ്പലിലേക്ക് നൽകുന്ന സേവനങ്ങളാണ് എന്നുള്ള വാദത്തെ കൂടുതൽ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു. "[6]

54. ടി ചരക്കുകൾ ബോർഡിന് ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽ നിന്നും നേരിട്ട് ലഭിക്കാത്തതിനാൽ, എന്നാൽ കപ്പൽ ഉടമകളിൽ നിന്ന് മാത്രം ലഭിക്കുന്നതിനാൽ, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ബെയ്ലി ആണെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്ന് ഈ ഭാഗം വ്യക്തമായി പറയുന്നു. ചരക്ക് ഇറങ്ങുമ്പോൾ ബോർഡ് ചെയ്യുന്ന സേവനങ്ങൾ, അല്ലെങ്കിൽ "അവ നീക്കം ചെയ്യുമ്പോൾ" കപ്പലിന് നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ എന്നിവ കപ്പലിന് നൽകുന്ന സേവനങ്ങളാണെന്ന നിരീക്ഷണം ആ കേസിന്റെ വസ്തുതകളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ മനസ്സിലാക്കണം. ചരക്ക് ഇറക്കുമതി സംബന്ധിച്ച ഹാർബർ കുടിശ്ശിക, ലാൻഡിംഗ് പോയിന്റിൽ നിന്ന് സ്റ്റോറേജ് പോയിന്റിലേക്ക് ചരക്കുകൾ നീക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചാർജുകൾ കാണിക്കുന്നുവെന്ന് 921-)ം പേജിൽ പ്രതിഫലിക്കുന്ന, ബോർഡിന്റെ കൗണ്ടർ സത്യവാങ്മൂലത്തിന്റെ പരിശോധനയിൽ കാണിക്കും. ഈ കേസിന്റെ വസ്തുതകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി "നീക്കം ചെയ്തതിനുശേഷം" എന്ന പ്രയോഗം അർത്ഥമാക്കുന്നത് ലാൻഡിംഗ് പോയിന്റ് മുതൽ സ്റ്റോറേജ് പോയിന്റ് വരെ ബോർഡ് നടത്തുന്ന സേവനങ്ങളെ മാത്രമാണ്, അതിനുശേഷമല്ല. ഈ വിധിന്യായത്തിലെ ഇനിപ്പറയുന്ന ഭാഗം വഴി ഇത് കൂടുതൽ വ്യക്തമാക്കുന്നു:

> "ഒരേസമയം നിഷ്ക്രിയമായിരുന്നവർക്കും കൂടുതലായി തൊഴിൽ ചെയ്തവരുമായ തൊഴിലാളികൾക്കുള്ളതുമായ ചാർജുകൾ, ചരക്കുകളിറക്കിയതിനുശേഷം നൽകിയ സേവനങ്ങളല്ല., ചരക്കുകൾ ഇറക്കുന്ന പ്രക്രിയയുടെ അവസാന ഘട്ടത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ചാർജുകളാണ് ഇവയെന്നും ആയതിനാൽ ചരക്കുകൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇറക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ആണെന്നുമാണ്. അവ പൊതുവായ നിയമപ്രകാരം പോലും, ചരക്ക് കപ്പൽത്തുറയിലിറക്കുന്നതുവരെയും, ബോർഡ് സ്വീകരിക്കുന്നതുവരെയും ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള ബാധ്യത വഹിക്കുന്ന കപ്പലിന്റെ യജമാനന് നൽകുന്ന സേവനങ്ങളാണ്. "[7]

6 പേജ് 940

7 പേജ് 942

55., കപ്പൽ ഉടമയും ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവും തമ്മിലുള്ള ഒരു കേസ്സായ പീറ്റേഴ്സൺ വേഴ്സസ് ഫ്രീബോഡി & കമ്പനി. [1895] 2 Q.B.D. 294 എന്ന കേസിൽ ഇടപ്പെട്ട സമയത്ത്, കപ്പൽ ഉടമ തന്റെ ചരക്കുകൾ തന്റെ കപ്പലിന്റെ റെയിലിനു മുകളിൽ വെറുതെ വയ്ക്കുന്നതിനേക്കാൾ, ആയത് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ ചരക്കുകൾ വയ്ക്കണം എന്നുള്ള തരത്തിൽ എന്തെങ്കിലും കൂടുതലായി ചെയ്യണം എന്ന ഏശർ പ്രഭുവിന്റെ നിരീക്ഷണങ്ങൾ, ഒരു സബ് ബെയ്ലി ആയ ബോർഡ് പോലുള്ള ഒരു നിയമാനുസൃത ബോഡിക്ക് കൈമാറുമ്പോൾ അല്ല, കപ്പലിനൊപ്പം ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് കൈമാറേണ്ട ചരക്കുകൾക്ക് മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ ഈ നിരീക്ഷണങ്ങളിൽ അവലോകനം ചെയ്തതായ ഡെലിവറി, ചരക്കുകൾ കപ്പൽത്തുറയിലിറങ്ങുന്നതിനും ബോർഡിന്റെ ചുമതലയിൽ ചരക്കുകൾ ഇറങ്ങുന്നതിനും തുല്യമല്ലെന്നു വിധിച്ചു. ബോർഡ് ഒരു സബ് ബെയ്ലി എന്ന നിരീക്ഷണങ്ങൾ, ബോർഡിന് ചരക്കുകൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നത് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനു ചരക്കുകൾ കൈമാറുന്നതിനു തുല്യമാണ്, അതിനാൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞ തുക നൽകാൻ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കും എന്നുള്ള ഒരു ഇംഗ്ലീഷ് വിധിന്യായത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള ഒരു വാദത്തെ എതിർക്കുന്നതിനാണ് നടത്തിയത്.

56. ഞങ്ങളുടെ പരിഗണനയിലെ രണ്ടാമത്തെ വിധി റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) ആണ്., മദ്രാസിലെ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് നൽകേണ്ട ഡെമറേജ് ചാർജുകൾ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിൽനിന്നാണോ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽ നിന്നാണോ വീണ്ടെടുക്കേണ്ടത് എന്നതായിരുന്നു ഈ കോടതിയിലെ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ചിന് മുന്പാകെ ഉയർന്നുവന്ന ചോദ്യം. ചുരുക്കത്തിൽ, ഈ കോടതിയുടെ വിധി, അതിൽ തന്നെ വിമർശിക്കപ്പെട്ടതും പിന്നീട് അതിനോട് യോജിക്കുകയും ചെയ്തതായ ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിന്യായം ഉദ്ധരിച്ചു. ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു:

> "കയറ്റുമതിക്കാരനുമായുള്ള കരാർ പ്രകാരം ചരക്ക് എത്തിക്കുകയെന്ന കടമയുള്ള കപ്പൽ ഉടമയ്ക്കോ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനോ ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം അവകാശപ്പെടാൻ കഴിയില്ലെന്നത് തർക്കിക്കാനാവില്ല. ആക്റ്റിലെ 39-)o വകുപ്പനുസരിച്ച്,, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് ചരക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ബാധ്യത പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം ഏറ്റെടുക്കുകയും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്കിന്റെ ചുമതലയേറ്റ നിമിഷം മുതൽ ചരക്കുകളുടെ നഷ്ടം അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ നിന്ന് കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് മോചനം ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ചരക്കുകൾ സ്റ്റീമർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കൈമാറുകയും, സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ ലേഡിംഗ് ബിൽ ശരിയായി അംഗീകരിക്കുകയോ ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുകയോ

ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ, ചരക്കുകൾ വ്യക്തിപരമായി ഉടമയ്ക്കോ അംഗീകാരം നൽകിയ ആൾക്കോ കൈമാറാനുള്ള ബാധ്യത അവസാനിക്കുന്നു. കസ്റ്റംസ് അധികൃതരുടെ ഇടപെടലിന്റെ ഫലമായി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്കുകൾ പിന്നീട് തടങ്കലിൽ വയ്ക്കുന്നത് സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർക്കുവേണ്ടിയോ അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ പ്രയോജനത്തിനായോ ആണെന്ന് പറയാനാവില്ല. സാധാരണഗതിയിൽ, ഉചിതമായ സമയത്തിനുള്ളിൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനാൽ ചരക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് കാലതാമസമുണ്ടെങ്കിൽ, സ്റ്റീമറിനോ അതിന്റെ ഏജന്റിനോ ചരക്കുകൾ സംഭരിക്കാനാകും. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ, വെയർഹൗസിലെ ആൾക്ക് ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനെതിരായി അല്ലെങ്കിൽ അംഗീകാരം നൽകുന്നയാൾക്കെതിരായി ഡെമറേജ് ചാർജുകൾക്കായി ഒരു സ്വതന്ത്ര ക്ലെയിം ഉണ്ട്. കസ്റ്റംസ് അധികൃതർ ഇടപെട്ടതുകൊണ്ട് ഈ നിലപാട് വ്യത്യസ്തമായിരിക്കരുത്. ചരക്കിനോടുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം ബെയ്‌ലിയുടേതാണെന്ന് കൂടി പറയപ്പെടുന്ന പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ സ്ഥാനം ഒരു വെയർഹൗസിലെ ആളുടെ സ്ഥാനത്തിന് തുല്യമാണ്. ട്രാൻസിറ്റ് അവസാനിച്ചതിനുശേഷവും ലേഡിംഗ് ബിൽ യഥാസമയം അംഗീകരിക്കുകയോ ഡെലിവറി ഓർഡർ പുറപ്പെടുവിക്കുകയോ ചെയ്ത ശേഷം ചരക്കുകളുടെ കസ്റ്റഡിക്കു വേണ്ടി സ്റ്റീമറോ അതിന്റെ ഏജന്റുമാരോ എന്തെങ്കിലും ഉത്തരവാദിത്തം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന് പറയാനാവില്ല. ലേഡിംഗ് ബില്ലിന്റെ അംഗീകാരത്തിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുന്നതിലൂടെയോ, ചരക്കുകളിലെ വസ്തുവകകൾ അത്തരം ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനോ അംഗീകാരം നൽകിയ ആൾക്കോ ഉള്ളതാണ്, അതിനാൽ കസ്റ്റംസ് അധികൃതർ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരു ക്ലിയറൻസ് നൽകുന്നതുവരെ, ചരക്കുകളിലെ വസ്തുവകകൾ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനോ അല്ലെങ്കിൽ അംഗീകാരം നൽകിയ ആൾക്കോ കൈമാറിയ ശേഷം, സ്റ്റീമറോ സ്റ്റീമർ ഏജന്റുകളോ ചരക്കുകളുടെ കസ്റ്റഡിക്ക് ഉത്തരവാദികളല്ലെന്ന് വ്യക്തമാണെന്നത് കാണും. പാരിതോഷികത്തിനായി ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ട സ്റ്റീമറിനെക്കുറിച്ച്, കസ്റ്റംസിൽ നിന്ന് ചരക്കുകൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നത് വരെയും ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് ചരക്ക് കൈമാറുകയും ചെയ്യുന്നതുവരെയും ചരക്കുകൾ സംരക്ഷിക്കുകയോ അവരുടെ റിസ്ക്കിൽ സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ട ഉത്തരവാദിത്തം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന് പറയാനാവില്ല എന്നതും ഓർമിക്കേണ്ടതാണ്. അത് ഒരു കാരിയർ മാത്രമുള്ള സ്റ്റീമറിൽ വളരെ കഠിനവും അപ്രതീക്ഷിതവുമായ ഉത്തരവാദിത്തം അടിച്ചേൽപ്പിക്കും. അത്തരമൊരു ഉത്തരവാദിത്തത്തിന് അവർ സമർപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ, മിക്ക കേസുകളിലും കസ്റ്റംസിന്റെ കാര്യത്തിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കൈയിൽ ഡെലിവറി ചെയ്യാതെ ചരക്കുകൾ തടഞ്ഞുവയ്ക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ, സ്റ്റീമർ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ സംഭരണത്തിനായി പണമടയ്ക്കേണ്ടിവരുന്നത് ചരക്കുകൾ വഹിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവർ വാങ്ങുന്ന ഫ്രൈറ്റിന് യാതൊരുവിധത്തിലും ആനുപാതികമല്ലാതെ വരും. ഒരു കാരിയറും അത്തരമൊരു അപകടസാധ്യതയും ഉത്തരവാദിത്തവും ഏറ്റെടുക്കില്ല. കാരിയറിന്, കയറ്റുമതിക്കാരനുമായി, അതുണ്ടാക്കിയ കരാറിൽ അവലോകനം ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തതായ അധിക ബാധ്യതയോ ചുമതലയോ ചുമത്തുന്ന തരത്തിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അങ്ങിനെ വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഞങ്ങൾ

കരുതുന്നു, ഡിസ്ചാർജ് തുറമുഖത്തിന് ബാധകമായ കസ്റ്റംസ് അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി പ്രൊവിഷനുകൾ മാത്രമാണ് കയറ്റുമതിക്കാരനും കപ്പൽ ഉടമയും തമ്മിലുള്ള കരാറിന്റെ സൂചിത വ്യവസ്ഥയായി കണക്കാക്കുന്നത്. അതിനാൽ, കരാറിൽ പ്രവേശിക്കുന്ന സമയത്ത് കയറ്റുമതിക്കാരനോ കപ്പൽ ഉടമയോ ആലോചിക്കാത്ത സ്റ്റീമറിന്റെയോ അതിന്റെ ഏജന്റുമാരുടെയോ ബാധ്യത പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് ചേർക്കാൻ കഴിയില്ല. കരാറിന് കീഴിൽ, കയറ്റുമതിക്കാരനുമായി ഒരു സ്റ്റീമർ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളും ചുമതലകളും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, ചരക്കുകൾ കസ്റ്റംസ് ക്ലിയർ ചെയ്ത് ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് ഡെലിവറി എടുക്കുന്നതുവരെ സ്റ്റീമർ ചരക്കുകളുടെ സുരക്ഷയുടെ ഉത്തരവാദിത്തം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന് ഞങ്ങൾക്ക് പറയാനാവില്ല. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, സാധാരണഗതിയിൽ, സ്റ്റീമറിന്റെ കടമ ചരക്ക് ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് കൈമാറുക എന്നതാണ്, എന്നാൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്കുകൾ സൂക്ഷിച്ചിരുന്ന വെയർഹൗസിലേക്ക് ആ ഡെലിവറി സ്ഥലം മാറ്റി.[8]

57. തുടർന്ന് ഹൈക്കോടതി റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) നെ ഇപ്രകാരം വേർതിരിച്ചു:

"എന്നാൽ ഇതിനകം പറഞ്ഞതുപോലെ, ആ കേസിലെ ചാർജുകൾ, ചരക്ക് ഇറങ്ങിയ സമയത്തും, അതിനുശേഷം അവ കസ്റ്റഡിയിൽ എടുത്തപ്പോഴും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നടത്തിയ സേവനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണെന്നും, ആ ചാർജുകൾ സ്റ്റീമറിന്റെ പ്രയോജനത്തിനായി എടുത്തതാണെന്നുമാണ്. ഈ കാരണത്താലാണ് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് സ്റ്റീമറിൽ നിന്നോ അതിന്റെ ഏജന്റിൽ നിന്നോ സർവീസ് ചാർജ് ഈടാക്കാൻ അവകാശമുണ്ടെന്ന നിലപാട് കോടതി സ്വീകരിച്ചത്. എന്നിരുന്നാലും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ഒരു സമയത്തും ഡെമെറെജ് ചാർജുകൾക്കായി ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിനെതിരെ മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയില്ലെന്നും സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ നോക്കാൻ മാത്രമേ കഴിയൂ എന്നതും സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി മേൽപ്പറഞ്ഞ തീരുമാനം ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നതിലും ഞങ്ങൾ സംതൃപ്തരാണ്. ചരക്കുകൾ ഇറക്കി ബോർഡ് ചുമതലയേറ്റതിനുശേഷവും സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ലേഡിംഗ് ബിൽ അംഗീകരിക്കുകയോ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനുള്ള ഡെലിവറി പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തുന്നതിന് ഡെലിവറി ഓർഡർ പുറപ്പെടുവിക്കുകയോ ചെയ്തതിന് ശേഷം, അതായത് ചരക്കുകളിലെ വസ്തുവകകൾ അയാളിലേക്ക് കൈമാറ്റം ചെയ്തതിനുശേഷമുള്ള ഡെമറേജ് ചാർജുകളെക്കുറിച്ച് ഞങ്ങൾ ഇവിടെ ആശങ്കാകുലരാണ്. ഇതിനകം പറഞ്ഞതുപോലെ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവ് ക്രമാനുസരണം പ്രവർത്തിക്കാത്തപക്ഷം, അംഗീകൃതമായ ഇറക്കുമതിയാണെന്ന് കസ്റ്റംസ് അധികാരികളെ തൃപ്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനായി, ചരക്ക് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ തന്നെ തുടരുന്നു. ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവ് ക്യാരേജ് കരാറിലെ കക്ഷിയല്ലെങ്കിലും, ചരക്കിലെ വസ്തുവകകൾ അയാളിലേക്ക് ഒരിക്കൽ കൈമാറിയാൽ ചരക്കുകളുടെ ഉടമയെന്ന നിലയിൽ സംഭരണ

8 പേജ് 286- 287.

ചാർജുകളോ അല്ലെങ്കിൽ ഡെമറേജ് ചാർജുകളോ കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് നൽകാൻ അയാൾ ബാധ്യസ്ഥനാണ്.[9]

58. റൗത്തർ -1 (സുപ്ര), ചരക്കുകൾ ഇറക്കുന്ന സമയത്തും, അവ പിന്നീട് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കസ്റ്റഡിയിലേയ്ക്ക് നീക്കം ചെയ്യുന്ന സമയത്തും ഉള്ള പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കുടിശ്ശികയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണെന്ന് റൗത്തർ -II (മേൽ പരാമർശം) വ്യക്തമാക്കുന്നു. ചരക്കുകൾ ഇറങ്ങി ബോർഡ് ഏറ്റെടുത്തതിനുശേഷം മാത്രം വരുന്നതുമായ ഡെമറേജ് ചാർജുകളിൽ നിന്ന് തികച്ചും വ്യത്യസ്തമായ ചാർജുകളാണ് ഇവ. നിയമത്തിന്റെ ഒരു നിർദ്ദേശമായി ഹൈക്കോടതി ഇത് വ്യക്തമാക്കുന്നിടത്തോളം ഒരു ഒഴിവാക്കലുമില്ല. എന്നിരുന്നാലും, സ്റ്റീമർ ഏജൻറ് ലേഡിംഗ് ബിൽ അംഗീകരിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് ഡെലിവറി നൽകുന്നതിന് ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുകയോ ചെയ്യുമ്പോഴാണെന്ന് അത് തുടർന്നും പറയുന്നു, ചരക്കുകളിലെ വസ്തുവഹകൾ ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് കൈമാറുന്നത് ഈ ഘട്ടത്തിലാണ്. റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) ന് വ്യക്തമായും വിരുദ്ധമാണ് റൗത്തർ -II (മേൽ പരാമർശം) ലെ ഈ ഭാഗമെന്ന് ഇത് വ്യക്തമാ ക്കുന്നു: .[10]

> "ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ, കപ്പലിന്റെ ഉടമയ്ക്കും ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിനും തമ്മിലുള്ളതുപോലെ, ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് തന്റെ ചരക്കുകൾ ബോർഡിൽ നിന്ന് ലഭിക്കണമെന്നും കപ്പലിന്റെ ഉടമയിൽ നിന്ന് നേരിട്ട് ലഭിക്കരുതെന്നും ആക്റ്റ് നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും അതിനാൽ ബോർഡ് ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഏജന്റായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്നും വാദിക്കുന്നു. ഈ വാദത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയിലും ഞങ്ങളെ പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല. കപ്പലിൽ നിന്ന് നേരിട്ട് ചരക്ക് ഡെലിവറി നടത്തുവാൻ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവിന് കഴിയില്ലെന്ന് കരുതിയാലും, ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന്റെ ഏജന്റായി ബോർഡ് ചരക്കുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നുവെന്നത് പിന്തുടരുന്നില്ല. സാധാരണയായി ലേഡിംഗ് ബില്ലിനുള്ള അംഗീകാരത്തിലൂടെയുള്ള സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ ഡെലിവറി ഓർഡറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡെലിവറി എടുക്കുന്നതായി ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവ് വരുന്നതുവരെയും ഡെലിവറി സ്ഥലം കപ്പലിൽ നിന്ന് ബോർഡ് ചരക്കുകൾ സൂക്ഷിക്കുന്ന വെയർഹൗസുകളിലേക്ക് മാറ്റുന്നു എന്നതും കപ്പലത്തുറയെ കപ്പലിന്റെ ഭാഗമായി കണക്കാക്കുന്നു എന്നതുമാണ് ടിസാഹചര്യങ്ങളിലെ ഒരേയൊരു ന്യായമായ നിഗമനം.

59. ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ലേഡിംഗ് ബില്ലിന് അംഗീകാരം നൽകുന്നത് ചരക്ക് ഡെലിവറി ചെയ്യുന്നതിനാണെന്നും, അതനുസരിച്ച് ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥത കൈമാറുന്നതിനല്ല എന്നും റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) വ്യക്തമായും സ്ഥാപിക്കുന്നു. അതിനാൽ, ലേഡിംഗ് ബില്ലിന് അംഗീകാരം നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥത ചരക്കുകളുടെ സ്വീകർത്താവിന് കൈമാറികൊണ്ട് ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽ

9 പേജ് 287

10 പേജ് 946

കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും പറയുമ്പോൾ, റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) നിയമത്തിൽ നല്ലതാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇത് വ്യക്തമാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ, റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) യുടെ അനുപാതം ഇപ്രകാരം മനസ്സിലാക്കണം: ചരക്കുകൾ നീക്കംചെയ്യുകയും ബോർഡിന്റെ കസ്റ്റഡിയിൽ വയ്ക്കുകയും ചെയ്ത ശേഷമാണ് സംഭരണത്തിന്റെയോ ഡെമറേജിന്റെയോ ചാർജുകൾ എന്നതിനാൽ, സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെകൊണ്ട് ആയത് കൊടുപ്പിക്കാനാവില്ല, കാരണം ഇത് ചരക്കുകളുടെ ഉടമയല്ലാത്തതും, ഒരു കാരിയർ മാത്രവുമായ "സ്റ്റീമറിൽ വളരെ കഠിനവും അപ്രതീക്ഷിതവുമായ ഉത്തരവാദിത്തം" ചുമത്തും.

60. ഈ ഘട്ടത്തിൽ, ഒരു ലേഡിങ് ബില്ലിന്റെ നിയമപരമായ ഫലം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് പ്രധാനമാണ്. ലാൻഡിംഗ്. ജെ. വി. ഗോക്കൽ ആൻഡ് കമ്പനി (പ്രൈവറ്റ്) ലിമിറ്റഡ് വേഴ്സസ് അസി. സെയിൽസ്-ടാക്സ് കളക്ടർ(ഇൻസ്പെക്ഷൻ) ഉം മറ്റുള്ളവരും. (1960) 2 S.C.R. 852, എന്ന കേസിൽ ഈ കോടതിയിലെ അഞ്ച് ജഡ്ജി ബെഞ്ച് ഇനി പ്പറയുന്ന പ്രകാരം ഇത് വ്യക്തമാക്കി: [11]

> "ചരക്കുകൾ കിട്ടി എന്നറിയിച്ചുകൊണ്ടും, ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി യാത്രയുടെ അവസാനം അവ എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള ചുമതല ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ടും ചരക്ക് കയറ്റിയ കപ്പലിന്റെ ഉടമയ്ക്ക് വേണ്ടി ഒപ്പിട്ട എഴുത്താലുള്ള രേഖയാണ് ഒരു ലേഡിംഗ് ബിൽ. ഒരു ലേഡിംഗ് ബിൽ ചരക്കുകളെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നുവെന്നതും അതിന്റെ കൈമാറ്റം ചരക്കുകളുടെ കൈമാറ്റമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്നതും വാണിജ്യ ലോകത്ത് സുസ്ഥിരമാണ്. ഒരു ലേഡിംഗ് ബില്ലിന്റെ കൈമാറ്റത്തിന്റെ നിയമപരമായ ഫലം സാണ്ടേഴ്സ് ബ്രദേഴ്സ് വേഴ്സസ് മക്ലീൻ ആന്റ് കമ്പനി [(1883) II QBD 327] എന്ന കേസിൽ പി. 341:ൽ ബോവൻ എൽ.ജെ ഇപ്രകാരം വിശദീകരിക്കുന്നു:
>
> "എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ എല്ലാ യൂറോപ്യൻ വ്യാപാരികളുടെയും രീതി നന്നായി മനസ്സിലാക്കിയപോലെ വ്യക്തമാണ് ലേഡിംഗ് ബില്ലുകളുടെ ഇൻഡോർസ്മെന്റ് സംബന്ധിച്ച നിയമം. കാരിയറിന്റെ കൈയിലായിരിക്കുമ്പോൾ കടലിലെ ഒരു ചരക്ക് ഉറപ്പായും ശാരീരികമായി നൽകാൻ സാധിക്കില്ല. യാത്രാമാർഗ്ഗത്തിന്റെയും യാത്രയുടെയും ഈ കാലയളവിൽ, നിയമപരമായ വ്യാപാരിയുടെ ലേഡിംഗ് ബിൽ, അതിന്റെ ഒരു പ്രതീകമായി സാർവത്രികമായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു, ഒപ്പം ലേഡിംഗ് ബില്ലിന്റെ ഇൻഡോർസ്മെൻറും ഡെലിവറിയും ചരക്കിന്റെ പ്രതീകാത്മക ഡെലിവറിയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നു. യഥാർത്ഥ ഡെലിവറിയിലൂടെ വസ്തുക്കൾ കൈമാറുന്നതുപോലെ സമാനമായ സാഹചര്യങ്ങളിൽ വസ്തുക്കൾ കൈമാറണം എന്നത് കക്ഷികളുടെ ഉദ്ദേശ്യമാകുമ്പോഴെല്ലാം അത്തരം ഇൻഡോർ സ്മെന്റിലൂടെയും ബിൽ ഡെലിവറിയിലൂടെയും ചരക്കുകളിലെ

11 പേജ് 861-862

വസ്തുക്കൾ കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുന്നു. ഒപ്പം ചരക്കുകളിലെ അത്തരം വസ്തുക്കൾ കൈമാറുന്നതിനും ആയതിന്മേലുള്ള പൂർണ്ണമായ കൈവശത്തോടുകൂടി ഇൻഡോർസിയുടെ ഉടസ്ഥാവകാശം പൂർണമാക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി,അതിന് കീഴിൽ അവകാശവാദമുന്നയിക്കുന്ന ഒരാൾക്ക് ചരക്ക് പൂർണമായി കരയിൽ എത്തിച്ചു വിതരണം ചെയ്യുന്നതുവരെ ലേഡിംഗ് ബിൽ ഒരു ചിഹ്നമായി പ്രാബല്യത്തിലിരിക്കുന്നു. കൂടാതെ, ചരക്കുകളുടെ പൂർണ്ണ ഉടമസ്ഥാവകാശം, മാത്രമല്ല, കയറ്റുമതിക്കാരനും കപ്പൽ ഉടമയും തമ്മിലുള്ള വഹിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള കരാറിന്മേൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള എല്ലാ അവകാശങ്ങളും അതിനൊപ്പം കൊണ്ടുപോകുന്നു. ചരക്കുകൾ ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുള്ള, ഫ്ലോട്ടിംഗ് അല്ലെങ്കിൽ ഫിക്സഡ്, വെയർഹൌസിന്റെ വാതിൽ തുറക്കാനുള്ള ശരിയായ ഉടമയുടെ കൈയിലുള്ള ഒരു താക്കോൽ ആണ് ഇത്."

61. താഴെ പറയുന്ന 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്ടിന്റെ 1-)ം വകുപ്പും പ്രധാനമാണ്.

"ചരക്ക് അയച്ചു കിട്ടുന്ന ആളിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ എൻഡോഴ്സിയുടെ ലേഡിംഗ് ബില്ലുകൾക്ക് കീഴിലുള്ള അവകാശങ്ങൾ"- ഒരു ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ പേരുള്ള ചരക്ക് അയച്ചു കിട്ടുന്ന എല്ലാ ആളുകളുടെയും, കൂടാതെ അതിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകളിലെ വസ്തുക്കൾ കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടേണ്ട ലേഡിംഗ് ബില്ലിന്റെ എല്ലാ എൻഡോഴ്സികൾക്കും, അത്തരം ചരക്ക് കയറ്റി അയക്കൽ അല്ലെങ്കിൽ എൻഡോഴ്സ്മെന്റ് കാരണം, ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന കരാർ ഉണ്ടാക്കിയത് ടിയാനാണ് എന്ന പോലെ, കേസിനു പോകാനുള്ള എല്ലാ അവകാശങ്ങളും അവനിലേക്ക് കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുകയും നിക്ഷിപ്തമാവുകയും ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം അത്തരം ചരക്കുകളുടെ അതേ ബാധ്യതകൾക്കും വിധേയമാവുകയും ചെയ്യും."

62. ഈ വകുപ്പിൽ,പരാമർശിച്ച "എൻഡോഴ്സ്മെന്റ് " എന്നത് ചരക്ക് കയറ്റി അയച്ച ആളോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ ഉടമയോ ലേഡിംഗ് ബില്ലിലെ വസ്തുവിന്മേലുള്ള ഉടമസ്ഥാവകാശം എൻഡോർസിക്ക് കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുന്ന തരത്തിൽ എൻഡോർസിയുടെ പേർക്ക് ഉണ്ടാക്കുന്ന എൻഡോഴ്സ്മെന്റ് ആണ്. ചരക്കുകൾ ഡെലിവറി ചെയ്തു എന്നു സൂചിപ്പിച്ചു കൊണ്ടുള്ള ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ ലേഡിംഗ് ബില്ലിലെ എൻഡോഴ്സ്മെന്റിൽനിന്ന്, റൗത്തർ-1 (മേൽ പരാമർശം) ൽ ശരിയായി പ്രസ്താവിച്ചപോലെ, ഈ എൻഡോഴ്സ്മെന്റ് വളരെ പണ്ടേ മാറ്റിയതാണ്. അതിനാൽ, രണ്ട് തരത്തിലുള്ള എൻഡോഴ്സ്മെന്റുകൾ കൂട്ടിക്കുഴച്ചതിന്റെ ഫലമായുണ്ടായ ആശയക്കുഴപ്പം കാരണം, ചരക്കുകളുടെ ചുമതല പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഏറ്റെടുക്കുകയും ഡെമെറേജ് ചാർജുകൾ വരുത്തിവച്ചുകൊണ്ടു അതിന്റെ പരിസരത്ത് സംഭരിക്കുകയും ചെയ്ത ശേഷം കപ്പലിനെയോ അതിന്റെ ഏജന്റിനെയോ ഉത്തരവാദിയാക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) ന്റെ അനുപാതം, അസ്വീകാര്യമാണ്.

63. ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിന്യായങ്ങൾ വേർതിരിച്ചെടുത്ത ശേഷം, റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) -ലെ ഈ കോടതി, ഡെമറേജ് ചാർജുകൾ, (കപ്പലോ സ്റ്റീമർ ഏജന്റോ അല്ല) ആയതിനു ബാധ്യസ്ഥനായ ഇറക്കുമതിക്കാരനോ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കിന്റെ സ്വീകർത്താവോ നൽകണം എന്നത് വ്യക്തമാക്കിയ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ വേഴ്സസ് ഗ്രാൻഡ്

സ്ലാം ഇന്റർനാഷണൽ (1995) 3 S.C.C. 151 എന്ന കേസിൽ നിന്ന് ഒരു ഭാഗം വേർതിരിച്ചെടുക്കാൻ പോയി.

64 കാലക്രമത്തിൽ പ്രതിപാദിക്കേണ്ടതായ അടുത്ത വിധി .ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സ് (മേൽ പരാമർശം) ആണ്. ഈ കോടതിയിലെ വിവരസ്ഥരായ രണ്ടു ജഡ്ജിമാരുടെ വിധി ആയിരുന്നു ഇത്, അതിൽ കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ ഉയർന്ന ചോദ്യം ഇപ്രകാരം പ്രസ്താവിച്ചു:

> "1. ഈ അപ്പീലുകളിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന പൊതുവായ ചോദ്യം, 1963 ലെ മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ആക്ട് (ചുരുക്കത്തിൽ "എംപിടി ആക്ട്"), പ്രകാരം രൂപീകരിച്ച പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ അപ്പീൽ ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റീസിന്, ബോംബെ തുറമുഖത്തിലെ ഇറക്കുമതിക്കാർ മുഖേന ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന നിലവിലുള്ള അല്ലെങ്കിൽ ഭാവി ചരക്കുകൾക്കു മേലുള്ള കുടിശ്ശികയ്ക്ക്, ടി ഇറക്കുമതിക്കാരുടെ മുൻകാല ഇറക്കുമതിമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കുടിശ്ശിക വരുമ്പോൾ, ഒരു പൊതു അവകാശമുണ്ട്."

65. എംപിടി ആക്ടിലെ 59, 61 (1) എന്നീ വകുപ്പുകൾ വായിച്ചതിൽ, ടി അവകാശം ഇറക്കുമതി ചെയ്ത പ്രത്യേക ചരക്കുകളിലുള്ള അവകാശത്തെക്കുറിച്ചാണെന്നും ഒരേ കക്ഷികൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്തത സമാന ചരക്കുകളുടെ മുമ്പത്തെ ഇറക്കുമതിയിലേക്ക് നീട്ടാൻ കഴിയില്ലെന്നും വ്യക്തമായെന്ന് കോടതി ആദ്യം കണ്ടെത്തി. എംപിടി ആക്ട് സമഗ്രമായ ഒരു കോഡല്ലെന്നും എംപിടി ആക്ട് നിശബ്ദമായിരിക്കുന്നിടത്തെല്ലാം മറ്റ് നിയമങ്ങൾക്കൊപ്പം അത് വായിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും ശേഷം കോടതി വിധിച്ചു. പോർട്ട്ട്രസ്റ്റിന് ഉപയോഗിക്കാവുന്ന പൊതുവായ ഒരു അവകാശത്തെക്കുറിച്ചാണ് 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമത്തിലെ 171-)ം വകുപ്പ്, ടി വകുപ്പിലെ "വാർഫിംഗർ" എന്നതിന്റെ അർത്ഥത്തിനുള്ളിൽ വരുന്നതുകൊണ്ട്, പറയുന്നതെന്ന് ശേഷം വിധിച്ചു. ഇത് അങ്ങനെയായിരിയ്ക്കെ തന്നെ, മുൻകാല കുടിശികയുടെ ഈടായി ജാമ്യത്തിൽ വച്ച ചരക്കുകൾ ട്രസ്റ്റിനു നിലനിർത്തുന്നത് തുടരാം, പക്ഷേ, അതിന്റെ കുടിശ്ശിക ഈടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചരക്കുകൾ വിൽക്കാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനെ പ്രാപ്തമാക്കുന്ന ഒരു ഉത്തരവ് നേടുന്നതിനുവേണ്ടി അതിനനുസ്യതമായി നിയമപ്രകാരമുള്ള നടപടികളിലേക്ക് തിരിയേണ്ടതായി വരും. എംപിടി ആക്ടിലെ 131-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം കുടിശ്ശിക ഈടാക്കുന്നതിന് ഒരു അന്യായം ഫയൽ ചെയ്ത് ഇത് ചെയ്യാൻ കഴിയും.

66. എന്നിരുന്നാലും, വിധിന്യായത്തിൽ, പ്രത്യേകിച്ച് 23-)ം ഖണ്ഡികയിൽ, ഇറക്കുമതി ചെയ്തതായ ചരക്കുകൾ സംഭരിക്കേണ്ടി വരുമ്പോളാണ് ബോർഡിനും കൺസൈനീക്കും ഇടയിൽ ബെയ്ലറും ബെയ്ലിയും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം നിലവിൽ വരുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട്, ചില നിരീക്ഷണങ്ങൾ നടത്തി. ഇത് റൗത്തർ -1 (പേജ് 940 കാണുക)ന് നേർവിരുദ്ധമാണ് എന്നതിന് പുറമെ, 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമപ്രകാരം ജാമ്യക്കാരന്റെ നിർവചനം വായിച്ചാൽ, കൺസൈനീയെ ബെയ്ലറായി കണക്കാക്കാനുമാവില്ല. ബെയ്ലിക്ക് സാധനങ്ങൾ എത്തിക്കുന്ന വ്യക്തി എന്നാണ് കരാർ നിയമത്തിലെ 148-)ം വകുപ്പ് പ്രകാരം ഒരു ബെയ്ലറെ നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ കേസിൽ, റൗത്തർ-1 (മേൽ പരാമർശം) -ൽ കൃത്യമായി പ്രസ്താവിച്ചതുപോലെ, ബെയ്ലിക്ക് ചരക്കുകൾ എത്തിച്ചുകൊടുക്കുന്നത് കപ്പലാണ്, കൺസൈനീ അല്ല. അതിനാൽ,പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ബെയ്ലി ആയിരിക്കെ, കൺസൈനീ ചരക്കുകളുടെ ബെയ്

ലറാണെന്നുള്ള ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സിന്റെ (മേൽ പരാമർശം) 23 ഉം 25 ഉം ഖണ്ഡികകളിലെ നിരീക്ഷണങ്ങൾ നിയമം ശരിയായി പ്രസ്താവിച്ചതാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ലെന്നും, അതനുസരിച്ച് അസാധുവാക്കപ്പെടുന്നതുമാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ശ്രീ പ്രതാപ് വാദിച്ചതുപോലെ സബ്-ബെയിൽമെൻറ് എന്ന വിഷയത്തിലേക്ക് ഞങ്ങൾ കടക്കുന്നില്ലാത്തതിനാൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്, സബ് ബെയ്ലി എന്ന നിലയിൽ, യഥാർത്ഥ ബെയ്ലർ-കൺസൈനറിൽനിന്നും അവരിലൂടെ ക്ലെയിം ചെയ്യുന്ന വ്യക്തികളിൽനിന്നും അതിന്റെ കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ അവകാശമുണ്ടോ എന്ന ചോദ്യം, എംപിടി ആക്റ്റിന്റെ സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി സ്കീം നൽകികൊണ്ട് വിട്ടുകളയുകയാണ്.

67. എന്നിരുന്നാലും, ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സ് (മേൽ പരാമർശം) ൽ, അതിന്റെ 24-)ം ഖണ്ഡികയിൽ, റൗത്തർ-1 (മേൽ പരാമർശം) നെ കോടതി ശരിയായി തിരിച്ചറിഞ്ഞുവെന്നും, ഒരു സമ്പൂർണ്ണ കോഡല്ലാത്തതിനാൽ എംപിടി ആക്റ്റിന്റെ അനുപാതത്തിൽ ഞങ്ങളുടെ യോജിപ്പുമുണ്ട്.

68. റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) ന്റെ കൃത്യതയെക്കുറിച്ച് ഫോബ്സ്-1 (മേൽ പരാമർശം) ൽ ഈ കോടതിയിലെ വിവരസ്ഥരായ രണ്ട് ജഡ്ജിമാർക്ക് സംശയമുണ്ടാവുകയും, ഒരു വലിയ ബെഞ്ച് ഉത്തരം നൽകുന്നതിനായി മൂന്ന് ചോദ്യങ്ങൾ (ഈ വിധിന്യായത്തിൽ മുമ്പ് പരാമർശിച്ചത്) ഫ്രെയിം ചെയ്യുകയുമുണ്ടായി. 13.08.2014 ന് മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ വലിയ ബെഞ്ച് വിധിച്ചു :

> "ടി വിഷയം ഈ ബെഞ്ചിലേക്ക് റഫർ ചെയ്ത ഉത്തരവ് ഞങ്ങൾ വായിച്ചു. ടി ഉത്തരവിൽ മൂന്ന് ജഡ്ജി ബെഞ്ച് നൽകിയതായ വിധിന്യായത്തോട് വിയോജിക്കാൻ ഒരു കാരണവും കാണിച്ചിട്ടില്ല എന്ന വസ്തുത ഞങ്ങൾ ശ്രദ്ധിച്ചു. മാത്രമല്ല, 1997 (10) S.C.C 285 ൽ നൽകിയതായ വിധിന്യായത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുമ്പോൾ, ഈ വിധിന്യായത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന അനുപാതത്തിനോട് വിയോജിക്കാൻ ഒരു കാരണവും ഞങ്ങൾ കാണുന്നില്ല. ഈ സാഹചര്യങ്ങളിൽ, ടി വിധിന്യായത്തിൽ ഒരു പൊരുത്തക്കേടുകളും കാണാത്തതിനാൽ കൂടുതൽ ഹിയറിങ്ങിനായി ഞങ്ങൾ വിഷയം സാധാരണ ബെഞ്ചിലേക്ക് റഫർ ചെയ്യുന്നു."

69. ഫോർബ്സ് -2 (മേൽ പരാമർശം) യിൽ വിധി പ്രസ്താവിച്ച ഈ കോടതിയുടെ രണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ന്യായാധിപന്മാരുടെ ഒരു ബെഞ്ചിലേക്ക് ടി വിഷയം തിരിച്ചുവന്നു, ഫോർബ്സ് -2 ൽ, അതിന് മുമ്പായി ഉയർന്നുവന്ന നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവാദ്യകം കോടതി നിശ്ചയിച്ചത് ഇപ്രകാരമാണ്:

> "1... വ്യത്യസ്ത വസ്തുതകളിലും സാഹചര്യങ്ങളിലും ആണെങ്കിലും, ഈ അപ്പീലുകളിൽ പൊതുവായുള്ള നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവാദ്യകം, ടി അതോറിറ്റി തുറമുഖത്തേക്ക് കൊണ്ടുവരുകയും വെയർഹൌസ് ചെയ്യുകയും ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഒരു പോർട്ടിന്റെ ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റികൾക്ക് (ഇനി മുതൽ "പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റി" എന്ന് വിളിക്കുന്നു) പോർട്ട് ചാർജുകളും ഡെമറേജ് നൽകുന്നതിനുമുള്ള ഒരു കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഏജന്റിന്റെ (ഇനി മുതൽ"സ്റ്റീമർ ഏജന്റ്" എന്ന് വിളിക്കുന്നു) ബാധ്യതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ളതാണ്. മേൽപ്പറഞ്ഞ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം നൽകുന്നതിന് മുമ്പായി പരിഗണനയിലുള്ള ഓരോ അപ്പീലുകളുടെയും പ്രധാന വസ്തുതകൾ ശ്രദ്ധിക്കുന്നത് സൗകര്യപ്രദമാണ്. "

70. ബോംബെ, കൊൽക്കത്ത ഹൈക്കോടതികളുമായി യോജിച്ചുകൊണ്ട്, ഡെമറേജിനായി സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന്, കോടതി വിധിക്കുന്നു :

> "10. പോർട്ട് വാടകയും ഡെമറേജ് ചാർജുകളും നൽകാനുള്ള ബാധ്യത നിയമപരമായി ശരിയാണെങ്കിലും ടി നിയമത്തിന് കീഴിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിർദ്ദിഷ്ട വിലക്കിന്റെ അഭാവത്തിൽ, ആക്ടിന്റെ വകുപ്പിലെ നിയമത്തിന്റെ പ്രയോഗം മനസ്സിലാക്കി അത്തരമൊരു നിഗമനത്തിലെത്താൻ കഴിയുമെങ്കിൽ അത്തരം ബാധ്യത ഉചിതമായും ഒരു സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽ വന്നു ഭവിക്കും. 2 (ഒ)-ാം വകുപ്പിന്റെയും നിയമത്തിലെ മറ്റ് വ്യവസ്ഥകളുടെയും പ്രത്യേകിച്ച് 42 -ാം വകുപ്പിലെ ഭാഷയിലൂടെ പോയാലും, ഒരു ഉടമയിൽ ഒരു കപ്പൽ ഉടമയോ അയാളുടെ ഏജന്റോ ഉൾപ്പെടുമെന്ന് അപ്പീൽവാദികൾക്കുവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെടുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നതുപോലെ, 1963 ലെ നിയമത്തിലെ 2 (ഒ) ൽ കാണുന്ന ഉടമ" എന്ന പദപ്രയോഗത്തിന്റെ അർത്ഥത്തെ,മേൽപ്പറഞ്ഞ ചോദ്യത്തിലെ തീരുമാനം ശരിക്കും ആശ്രയിക്കുന്നില്ല. അല്ലാത്തപക്ഷം എങ്ങനെ ചരക്കുകളുടെ കസ്റ്റഡി 42 (2)-ാം വകുപ്പിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതുപോലെ, 42-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള സേവനങ്ങൾ നല്കുന്നതിനായി ഉടമ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിയെ ഏൽപ്പിക്കുമെന്നത് പരിഹരിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ആ ഘട്ടത്തിൽ കയറ്റുമതിക്കാരനുമായോ അല്ലെങ്കിൽ കൺസൈനറുമായോ ഉണ്ടാകാവുന്ന പ്രത്യേക ബെയ്ൽമെന്റ് പ്രകാരം ചരക്കുകൾ ഇപ്പോഴും കപ്പൽ ഉടമയുടെ കസ്റ്റഡിയിൽ തന്നെ ഉണ്ടായിരിക്കാം. 1963 ലെ നിയമത്തിലെ 42 (2)-ാം വകുപ്പ് 43 (1) (ii)-ാം വകുപ്പിനൊപ്പം വായിച്ചതു പ്രകാരം സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്കും ഇടയിൽ ബെയ്ൽമെന്റ് കരാർ നിലവിൽ വന്നു എന്ന് പ്രസ്താവിക്കാനാവുമെങ്കിൽ ഡെമറേജ് ചാർജുകളും പോർട്ട് വാടകയും നൽകുവാനുള്ള ബാധ്യത സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ കണക്കിലേക്ക് വന്നുകൂടും എന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ ചോദ്യം പോലും പ്രസക്തമല്ലാതാവും.
>
> 11. സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്കും എന്നതിന് പകരം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്കും കൺസൈനറിനുമിടയിൽ ബെയ്ലറും ബെയ്ലിയും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം നിലവിലുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സിലെ തീരുമാനത്തെ ഇതിനകം സൂചിപ്പിച്ച കാരണങ്ങളാൽ ഒരു പൊതുനിയമതത്ത്വത്തിന്റെ പുന:സ്ഥാപനം എന്ന് കരുതാനാകില്ല, എന്നാൽ കൺസൈനീ ഇതിനകം തന്നെ രംഗത്തെത്തിയതായ കേസിന്റെ വസ്തുതകളിൽ കേവലം ഒരു നിഗമനത്തിലെത്തി. ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ ഒപ്പുവച്ചിട്ടില്ലാത്ത അല്ലെങ്കിൽ ഡെലിവറി ഓർഡറുകൾ നൽകിയിട്ടില്ലാത്തതുമായ മറ്റെല്ലാ സാഹചര്യങ്ങളിലും, കൂടാതെ കൺസൈനീ ഇതുവരെ എത്തിയിട്ടില്ലാത്തതിനാലും, കെ.പി. വി. ഷെയ്ക്ക് മുഹമ്മദ് റോതർ & കമ്പനി. [പോർട്ട് ഓഫ് മദ്രാസ് വേഴ്സസ് കെ.പി.വി. ഷെയ്ക്ക് മുഹമ്മദ് റോതർ & കമ്പനി , 1963 സപ്പ് (2) എസ്. സി. ആർ 915] (എസ്. സി. ആർ പേ.940) ലെ ഭരണഘടനാ ബെഞ്ചിന്റെ ഇനിപ്പറയുന്ന നിരീക്ഷണങ്ങൾ നിലനിൽക്കേണ്ടതുണ്ട്.
>
> 1872 ലെ കരാർ നിയമത്തിലെ 151, 152, 161 എന്നീ വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം ബോർഡ് ബെയ്ലിയായി ചുമതലയേറ്റതായ, കൈവശമുള്ള വസ്തുക്കളുടെ നഷ്ടം, നാശം അല്ലെങ്കിൽ തകർച്ച എന്നിവയ്ക്കുള്ള ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തത്തെക്കുറിച്ച് 40-ാം വകുപ്പ്

സംസാരിക്കുന്നു. ഒരു വ്യക്തി മറ്റൊരാൾക്ക്, മറ്റേതെങ്കിലും ഉദ്ദേശ്യത്തിനായി, അവർ ചെയ്യുന്ന ഉദ്ദേശ്യം നിറവേറ്റുമ്പോൾ, മടക്കിത്തരാമെന്ന അല്ലെങ്കിൽ അവ നൽകിയതായ വ്യക്തിയുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ചെയ്യാമെന്ന വ്യവസ്ഥയിന്മേലുള്ള ഒരു കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സാധനങ്ങൾ നൽകുന്നതാണ് ബെയ്ൽമെൻറ്റ് എന്ന് കരാർ നിയമത്തിലെ 148- വകുപ്പ് പ്രസ്താവിക്കുന്നു. സാധനങ്ങൾ നൽകുന്ന വ്യക്തിയെ ബെയ്ലർ എന്ന് വിളിക്കുന്നു എന്നും ഏതു വ്യക്തിക്കാണോ അവ നൽകിയത്, അയാളെ ബെയ്ലീ എന്നും വിളിക്കുന്നു. അതിനാൽ കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്ന് ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ബോർഡ് ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കപ്പൽ ഉടമ ബെയ്ലറും ബോർഡ് ബെയ്ലീയുമാണെന്നും, അതിനു ശേഷം ചരക്കുകളുടെമേലുള്ള ബോർഡിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം ബെയ്ലീയുടെതെന്നപോലെയുമാണെന്നത് വ്യക്തമാണ്. ബോർഡിന് കൺസൈനീയിൽനിന്ന് ചരക്കുകൾ ലഭിക്കുന്നില്ല. അതിനു കൺസൈനീയുടെ ബെയ്ലി ആകാൻ കഴിയില്ല. നിയുക്തനാണെങ്കിൽ മാത്രമേ കൺസൈനീയുടെ ഏജന്റാകാൻ കഴിയൂ, ഏതാണോ കേസായിട്ട് ആരോപിക്കപ്പെടാത്തത്. ബോർഡ് ഒരു ഏജന്റാണെങ്കിൽ പോലും, അതിന്റെ ബാധ്യത ഒരു ഏജന്റ് എന്ന നിലയിലായിരിക്കും, അല്ലാതെ ബെയ്ലി എന്ന നിലയിലല്ല. അതിനാൽ 39, 40 വകുപ്പുകളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ, ബോർഡ് ചരക്കുകളുടെ ചുമതലയേൽക്കുന്നത് കൺസൈനീയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നല്ല, മറിച്ച് കപ്പൽ ഉടമയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നാണ് എന്നും ചരക്കുകളുടെ ഇറക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ അതിനു ശേഷം അവ നീക്കം ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് അവ എന്തെല്ലാം സേവനങ്ങൾ ചെയ്താലും , അവ കപ്പലിനു നൽകുന്ന സേവനങ്ങളാണെന്നുമുള്ള വാദത്തെ കൂടുതൽ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു."

12. മുകളിൽ നിന്ന്, ലേഡിംഗ് ബിൽ അംഗീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ അല്ലെങ്കിൽ ഡെലിവറി ഓർഡർ പുറപ്പെടുവിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ, കൺസൈനീ അല്ലെങ്കിൽ എൻഡോഴ്സീക്കാണ് ഡെമറേജ് ചാർജുകളും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിയുടെ മറ്റ് കുടിശ്ശികകളും അടയ്ക്കാനുള്ള ബാധ്യത എന്ന നിയമ നിലപാട് പുറത്തുവരുന്നത് കാണാം. മറ്റെല്ലാ സാഹചര്യങ്ങളിലും, സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് ലേഡിംഗ് ബിൽ അംഗീകരിക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ ഡെലിവറി ഓർഡർ നൽകുന്ന അത്തരം സമയം വരെ അത്തരം ചാർജുകൾക്കായി സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ ബാധ്യതപ്പെടുത്തുന്ന സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് (ബെയ്ലർ) ഉം പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിയും (ബെയ്ലി)ഉം തമ്മിലുള്ള ഒന്നാണ് ബെയ്ൽമെൻറ്റ് കരാർ.

13. ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ട കൊൽക്കത്ത ഹൈക്കോടതിയുടെ ഉത്തരവിൽ, കൺസൈനീയിൽ നിന്ന് കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന് നിയമത്തിലെ 60-)ം വകുപ്പ് ഒരു പ്രതിവിധി നൽകുന്നുവെന്ന് പരാമർശിക്കുന്നു. 1963 ലെ നിയമത്തിലെ 60-)ം വകുപ്പ്, ഡെമറേജും മറ്റ് പോർട്ട് ചാർജുകളും എന്നതിലേക്ക് വ്യാപിപ്പിക്കാനാവാത്ത, "കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് നൽകേണ്ടതായ ഫ്രൈറ്റിനും മറ്റ് ചാർജുകൾക്കുംവേണ്ടി" എന്ന പദപ്രയോഗം വഴി കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് പരിമിതമായ അവകാശം നൽകുന്നു. അതിനാൽ, ഹൈക്കോടതി, അതിന്റെ നിഗമനങ്ങളിൽ ശരിയാണെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും, ടി പിശക് ഹൈക്കോടതി എത്തിച്ചേർന്ന അവസാന നിഗമനത്തിന് അടിസ്ഥാനമാകില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിയെ, അതിന്റെ കസ്റ്റഡിയിലുള്ള ചരക്കുകൾക്കെതിരെ നീങ്ങി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്ക് നൽകേണ്ട നിരക്കുകൾ വീണ്ടെടുക്കുന്നതിന്

പ്രാപ്തമാക്കുന്ന നിയമത്തിലെ 61 ഉം 62 ഉം വകുപ്പിലെ പ്രത്യേക വ്യവസ്ഥകൾ ശ്രദ്ധിക്കാൻ ഞങ്ങൾക്ക് സഹായിക്കാനാവില്ല. സാധാരണ രീതിയിൽ ചരക്കുകൾക്കെതിരെ നീങ്ങി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്കു നൽകേണ്ട നിരക്കുകൾ വീണ്ടെടുക്കുന്നതിന് 1963 ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ റിസോർട്ട് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ, കപ്പൽ ഉടമകൾക്കെതിരെ വീണ്ടെടുക്കൽ നടപടികൾ ആരംഭിക്കുന്ന തരത്തിൽ, ഏതെങ്കിലും നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ അതിനു നൽകേണ്ടതായ കുടിശ്ശികയിൽ എന്തെങ്കിലും കുറവ് നേരിടുന്നതിനോ ടി അതോറിറ്റിക്ക് , ഒരു അവസരവും ഉണ്ടാകണമെന്നില്ല.

71. 2 (ഒ)-)ം വകുപ്പ് ,എംപിടി നിയമത്തിലെ മറ്റ് വകുപ്പുകളൊന്നിച്ച് വായിച്ചാൽ , പ്രത്യേകിച്ച് 42-)ം വകുപ്പ്, ഒരു കപ്പൽ ഉടമയോ അയാളുടെ ഏജന്റോ ഉൾപ്പെടുമെന്ന് വിധിന്യായത്തിന്റെ 10-)ം ഖണ്ഡിക വ്യക്തമാക്കുന്നു. നിയമത്തിന്റെ ഈ പ്രസ്താവന ശരിയാണെന്ന് കാണിക്കുന്ന ഈ നിർവചനത്തിൽ, അതിന്റെ ലളിതമായ ഭാഷയിലും, ഉൾക്കൊള്ളാവുന്ന വിധത്തിലുള്ള നിർവചന ക്ലോസാണതെന്ന വസ്തുതയിലും, "നോസിറ്റൂർ എ സോസിസ്" തത്വം പ്രയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഞങ്ങൾ ഇതിനകം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. എന്നിരുന്നാലും, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുക്കുകയും അതിനായി ഒരു രസീത് നൽകുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ (ഏത് സമയത്താണോ നിയമപരമായ ബെയ്ൽമെന്റ് പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നത്), കപ്പലിനെയോ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനെയോ ബാധ്യസ്ഥനാക്കാനാവില്ല എന്നുള്ള ഞങ്ങളുടെ കണ്ടെത്തലിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ, ഈ ഖണ്ഡികയിലെ, 1963 ലെ നിയമത്തിലെ 42 (2) -)ം വകുപ്പ് 43 (1) (ii)-)ം വകുപ്പിനൊപ്പം വായിച്ചതു പ്രകാരം സ്റ്റീമർ ഏജന്റിനും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അതോറിറ്റിക്കും ഇടയിൽ ബെയ്ൽമെൻറ്റ് കരാർ നിലവിൽ വന്നത് കാരണം ഡെമറേജ് ചാർജുകളും പോർട്ട് വാടകയും നൽകുവാനുള്ള ബാധ്യത സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ കണക്കിലേക്ക് വന്നുകൂടും എന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ ചോദ്യം പോലും പ്രസക്തമല്ലാതാവും എന്ന പ്രസ്താവന തികച്ചും തെറ്റാണ്.

72. 11-)ം ഖണ്ഡികയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, കൺസൈനീയും പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും തമ്മിലുള്ള ബെയ്ൽമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സ് (മേൽ പരാമർശം) ശരിയായ നിയമം പ്രതിഫലിപ്പിക്കുന്നതായി പറയാനാവില്ലെന്ന് ഞങ്ങൾ ഇതിനകം വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും ആയതുകൊണ്ട് ശ്രിയാനേഷ് നിറ്റേഴ്സിന് (മേൽ പരാമർശം) ഈ പരിധി വരെ ഞങ്ങൾ അസാധുവാക്കി.

73. റൗത്തർ- II (മേൽ പരാമർശം) ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന അതേ ആശയക്കുഴപ്പം ടി വിധിന്യായത്തിലെ 12-)ം ഖണ്ഡികയിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു, അതിനാൽ നിയമം ശരിയായി ഇറക്കി എന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇവിടെ മുകളിൽ പ്രസ്താവിച്ചതുപോലെ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ചരക്കുകളുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുത്ത് അതിനായി ഒരു രസീത് നൽകുകയും, ശേഷം ചരക്കുകൾ അതിന്റേതായ ഒരു സ്ഥലത്ത് സൂക്ഷിക്കുകയും ചെയ്താൽ, അത്തരം സ്റ്റോറേജ് ചാർജ്, കപ്പലിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ കപ്പലിന്റെ ഏജന്റിന്റെ കണക്കിലേക്ക് ആവരുത് എന്നതാണ് ശരിയായ നിയമം.

74. ഞങ്ങളുടെ മുമ്പാകെ വാദിച്ച കേസിന്റെ മറ്റൊരു വശത്തെ 13-)ം ഖണ്ഡിക സൂചിപ്പിക്കുന്നു. എംപിടി നിയമത്തിലെ 61, 62 എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ വരുന്ന

"may" എന്ന വാക്ക് "shall " എന്ന് വായിച്ചിരിക്കണം എന്ന കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ വിമർശിക്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തെക്കുറിച്ച് ഓർമിക്കാം. 61ഉം 62 ഉം വകുപ്പുകളിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ ചരക്കുകൾ വിൽക്കാൻ ബോർഡിന് വിവേചനാധികാരം നിക്ഷിപ്തമാണെന്നതിനാൽ നിയമത്തിലെ ശരിയായ നിലപാടല്ല ഇത്. എന്നിരുന്നാലും, ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ 12 ന്റെ അർത്ഥത്തിൽ ബോർഡ് "സ്റ്റേറ്റ്" ആയതിനാൽ, അത്തരം വിവേചനാധികാരം ഏകപക്ഷീയമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 14 ന്റെ പരിമിതികളാൽ ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു (ദ്വാരകദാസ് മർഫേഷ്യ ആൻഡ് സൺസ് വേഴ്സസ് ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റികൾ (1989) 3 S.C.C293 ഖണ്ഡിക 22 കാണുക). ആയതിനാൽ എംപിടി നിയമത്തിലെ 61, 62 എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ വരുന്ന "may" എന്ന വാക്ക് "shall " എന്ന് വായിച്ചിരിക്കണം എന്ന് പറയുന്നത് ശരിയായിരിക്കില്ല എന്നപോലെ, ഭാവിയിലെ എല്ലാ കേസുകളിലും, ടി ചരക്കുകൾ കസ്റ്റഡിയിലെടുത്തതുമുതൽ, ന്യായമായ സമയത്തിനുള്ളിൽ കസ്റ്റഡിയിലുള്ള ചരക്കുകൾ വിൽക്കാൻ ഭരണഘടനാപരമായ കടമയിലാണ് ബോർഡ്. സാധാരണഗതിയിൽ, എംപിടി നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 63 (1) (സി) ൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ചരക്കുകൾ ഇറങ്ങിയ തീയതി മുതൽ നാല് മാസത്തെ സമയം എന്നത് അത്തരം സാധനങ്ങൾ വിൽപ്പനയ്ക്ക് വയ്ക്കേണ്ടതിന്റെ ബാഹ്യപരിധി ആയിരിക്കണം. അത്തരം സമയത്തിനുള്ളിൽ വിൽപ്പനയ്ക്ക് വച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ, ബോർഡ് ഇത് എന്തുകൊണ്ടാണ് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എന്നത് അതിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ വിശദീകരിക്കണം, ടി വിശദീകരണം കോടതികൾക്ക് പരീക്ഷിക്കാൻ കഴിയും. വിശദീകരണം ന്യായമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയാൽ, ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള ഉടമയോ വ്യക്തിയോ അതിനുശേഷം ചരക്കുകൾ നീക്കംചെയ്യില്ല, പീനൽ ഡെമറേജ് പിന്നീട് ബോർഡ് ചുമത്തുകയും ശേഖരിക്കുകയും ചെയ്യാം. ഈ പരിധി വരെ, അതിനാൽ, എംപിടി നിയമത്തിലെ 61, 62 എന്നീ വകുപ്പുകളിൽ വരുന്ന "may" എന്ന വാക്ക് "shall " എന്ന് വായിച്ചിരിക്കണം എന്നതിന്മേലുള്ള കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ കളങ്കപ്പെട്ട വിധിന്യായത്തെ മറികടക്കുമ്പോൾ, ബോർഡിന് മേലുള്ള ആർട്ടിക്കിൾ 14 ന്റെ സർവ്വവ്യാപിത്വം എല്ലായ്പ്പോഴും പ്രാബല്യത്തിൽ വരണം, കൂടാതെ വിൽക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ഇവിടെ മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നാല് മാസ കാലയളവിനപ്പുറം ചരക്കുകൾ തടഞ്ഞുവയ്ക്കുന്നത് തുടരാനുള്ള നല്ല ഒരു കാരണവും ഉണ്ടായിരിക്കണം.

75. റസിക് ലാൽ (സുപ്ര). ലെ ഈ കോടതിയിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട രണ്ട് ജഡ്ജിമാരുടെ വിധിന്യായത്തിൽ ഞങ്ങൾ ഇപ്പോൾ എത്തിയിരിക്കുന്നു. ചരക്കുകൾ വാങ്ങാൻ താൽപ്പര്യമുള്ള വ്യക്തിയും ടി സമയത്ത് ചരക്കുകളുടെ മേൽ ഉടമസ്ഥാവകാശം ഇല്ലാത്തതിരുന്നതുമായ അപ്പീൽവാദി 'റസിക് ലാൽ കാന്റിലാൽ ആന്റ് കമ്പനിക്ക്, ബിൽ ഓഫ് എൻട്രിസ് ടിയാന്റെ പേരിലേക്ക് ആക്കാൻ കസ്റ്റംസ് അധികാരികളോട് അദ്ദേഹം അപേക്ഷിച്ച തീയതി മുതൽ ഏകദേശം ആറുമാസത്തെ കാലയളവിലെ ഡിമെറേജ് ചാർജുകൾ അടയ്ക്കാനുള്ള ബാധ്യതയുണ്ടോ എന്നതാണ് ഈ കേസിൽ ഉയർന്നുവന്ന ചോദ്യം. ആ കേസിലെ വസ്തുതകളിൽ, ഒരു യുകെ കമ്പനിയിൽ നിന്നുള്ള 5 വ്യത്യസ്ത കയറ്റുമതിക്കാർ, 1991 നവംബർ മുതൽ 1992 ജനുവരി വരെയുള്ള കാലയളവിൽ, 78 ചരക്കുകളുടെ കയറ്റിയയ്ക്കലുകളാണ് ഇറക്കുമതി ചെയ്തത്, ഒരു മെറ്റൽ ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ടേഴ്സ് (യുകെ) ലിമിറ്റഡ്, ഈ ചരക്കുകൾ ബോംബെ

തുറമുഖത്ത് എത്തിച്ചു. 78 കയറ്റിയയ്ക്കലുകളിൽനിന്നും 37 എണ്ണത്തിനാണ് പ്രവേശന ബില്ലുകൾ സമർപ്പിച്ചത്, പക്ഷേ കയറ്റി അയച്ച ചരക്കുകൾ പിന്നീട് എടുക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടു, അതിന്റെ ഫലമായി അവ ബോംബെ തുറമുഖത്ത് സംഭരിക്കേണ്ടി വന്നു. ചരക്കുകൾ "CAD അടിസ്ഥാനത്തിൽ", അതായത് രേഖകൾക്കു പകരം പണം, ആയിട്ടായിരുന്നു അയച്ചത്, അതിന്റെ ഉടമസ്ഥാവകാശം, ഒരു ഇറക്കുമതിക്കാരൻ പണമടച്ച് രേഖകൾ വിടുവിച്ചു കഴിയുന്നതുവരെ യുകെ കമ്പനിയുടേതായി തുടരും.

76. റസിക് ലാൽ ചരക്കുകളുടെ ഉടമയല്ലെങ്കിലും, മേൽപ്പറഞ്ഞ കാലയളവിൽ അദ്ദേഹത്തിന് ഡിമെറേജ് നൽകേണ്ട ബാധ്യത ഉണ്ടായിരുന്നു. കർശനമായി സംസാരിക്കുമ്പോൾ, ഈ വിധി നമ്മുടെ മുമ്പിലുള്ള കേസുകളിലെ വസ്തുതകൾക്ക് ബാധകമല്ല, അതിൽ റസിക് ലാൽ ഒരു കപ്പലിന്റെ ഉടമയോ അതിന്റെ ഏജന്റോ ആയിരുന്നില്ല. യുകെ കമ്പനിയും റസിക് ലാലും തമ്മിൽ ടി ചരക്കുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള ഒരു ഔദ്യോഗിക കരാർ 1992 ഏപ്രിലിൽ ഉണ്ടാക്കിയതുകൊണ്ട് ടി ചരക്കുകളുടെ മേൽ പ്രയോജനകരമായ ശീർഷകമുള്ള ചരക്കുകളുടെ ഇറക്കുമതിക്കാരനായിരുന്നു അത്. എംപിടി ആക്റ്റ്, പ്രത്യേകിച്ചും 63 (2)-ാം വകുപ്പ്, ഞങ്ങൾ വായിച്ചതിൽ വച്ച്, റസിക് ലാൽ (63(2)-ാം വകുപ്പിന്റെ അർത്ഥപരിധിക്കുള്ളിൽ) ഒരു ഇറക്കുമതിക്കാരനായിരുന്നു എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ വിധിന്യായത്തിന് പിന്തുണയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്നും, അതിന്റെ പ്രയോജനകരമായ ഉടമ എന്ന നിലയിൽ ടി ചരക്കുകളുടെ സംഭരണ നിരക്കുകൾ അടയ്ക്കാൻ അതിനാൽ ബാധ്യതയുണ്ടെന്നുമാണ് .എന്നിരുന്നാലും, ഈ കോടതി അതിന്റെ നിഗമനത്തിലെത്താൻ വേണ്ടി ഈ വഴി തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടില്ല. . മറുവശത്ത്, റൗത്തർ- I (സുപ്ര), റൗത്തർ- II (സുപ്ര), ഫോബ്സ് II (മേൽ പരാമർശം) എന്നിവ പരിഗണിക്കപ്പെടുകയും 47-ാം ഖണ്ഡികയിലെ ഇനിപ്പറയുന്ന നിഗമനത്തിലെത്തുകയും ചെയ്തു.

> "47. ആദരവോടെ, ബോർഡിന് സ്റ്റീമർ ഏജന്റിൽ നിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ കൺസൈനീയിൽ നിന്നോ കുടിശ്ശിക നിരക്കുകൾ വീണ്ടെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് റൗത്തർ-2, ഫോർബ്സ് എന്നിവയിൽ ഈ കോടതി രേഖപ്പെടുത്തിയ നിഗമനങ്ങളോട് ഞങ്ങൾ യോജിക്കുന്നു, പക്ഷേ ചരക്കുകളിലെ സ്വത്ത് എപ്പോളാണ് കൺസൈനീയിലേക്ക് കടന്നുപോകുന്നതെന്ന ചോദ്യത്തിലേക്കുള്ള അന്വേക്ഷണം പ്രസക്തമല്ല എന്നുള്ള എളിയ അഭിപ്രായമാണ് ഞങ്ങൾക്കുള്ളത്."

77. തുടർന്ന് കോടതി ബെയ്ൽമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ പരിശോധിച്ചു, ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലല്ല, ഡെലിവറിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായ ബെയ്ൽമെന്റിൽ, ആശയപരമായി ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശം കൈമാറുന്നത് അപ്രസക്തമാണെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചു. ശേഷം അത് 51-ാം ഖണ്ഡികയിൽ ഇപ്രകാരം ചോദ്യം രൂപപ്പെടുത്തി :

> "ഒരേയൊരു ചോദ്യം: ബോർഡിന് ആരിൽ നിന്ന് വീണ്ടെടുക്കാൻ കഴിയും എന്നാണ്. -ആർക്കാണ് ബാധ്യത എന്നതല്ല ചോദ്യമെന്നു ഞങ്ങൾ ഊന്നി പറയുന്നു."

78. 52 മുതൽ 60 വരെയുള്ള ഖണ്ഡികകളിൽ നിന്ന്, കയറ്റുമതിക്കാരൻ കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് ബെയ്ൽ ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ ഉപ-ബെയ്ലിയാണ് 1-ാം എതിർകക്ഷി അതായത്, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് എന്നുള്ള റൗത്തർ -1 (മേൽ പരാമർശം) ൽ നടത്തിയ നിരീക്ഷണങ്ങൾ കോടതി പിന്നീട് പരിഗണിച്ചു. ഇത് അങ്ങനെയിരിക്കെ, ഈ

ചാർജുകൽ അടയ്ക്കുന്നതിനായി കയറ്റുമതിക്കാരനെയാണ് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നോക്കേണ്ടതെന്നും , ഈ കേസിൽ, കൺസൈനർ വഴി അവകാശപ്പെടുന്ന കൺസൈനീയാണ് റസിക് ലാൽ എന്നതുകൊണ്ട് റസിക് ലാൽ ബാധ്യസ്ഥനായിരിക്കും. 1872 ലെ ഇന്ത്യൻ കരാർ നിയമത്തിലെ 158-)o വകുപ്പും, 1856 ലെ ഇന്ത്യൻ ബിൽസ് ഓഫ് ലേഡിംഗ് ആക്റ്റിലെ 1-)o വകുപ്പും ഈ നിഗമനത്തിലെത്തിചേരാൻ ആശ്രയിച്ചിരുന്നു.

79. ആദ്യത്തേതും പ്രധാനവുമായത്, കയറ്റുമതിക്കാരൻ കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് ബെയ്ൽ ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ ഉപ-ബെയ്ലിയാണ് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് എന്ന് റൗത്തർ (മേൽ പരാമർശം) ൽ പ്രസ്താവിച്ചിട്ടില്ല. പക്ഷേ, ഇവിടെ മുകളിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ-ഒരു ഇംഗ്ലീഷ് വിധിന്യായത്തെ വേർതിരിച്ചറിയാൻ വേണ്ടിയാണ് അങ്ങനെ പ്രസ്താവിച്ചത് - ഏതാണോ , കോടതി നിരസിച്ച നിർദ്ദേശമായ, ചരക്കുകൾ ബോർഡിന്റെ ചുമതലയിലേക്ക് ഒരിക്കൽ സ്ഥാപിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ, അത് കൺസൈനീക്ക് ഡെലിവറി ചെയ്തതിന് തുല്യമായിരിക്കും എന്ന നിർദ്ദേശത്തിലേക്ക് നയിക്കുന്നത്. എംപിടി നിയമപ്രകാരമുള്ള ഒരു നിയമപരമായ ബെയ്ൽമെന്റിന് കരാർ നിയമത്തിലെ 158-)o വകുപ്പ് ബാധകമാണോ എന്ന ചോദ്യം തുറന്നുകൊടുക്കുന്നു, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്, ബെയ് ലർ നൽകേണ്ടതായ "ആവശ്യമായ ചെലവുകൾ" വീണ്ടെടുക്കുന്നതിന് മാത്രമല്ല, നിയമപരമായി ഈടാക്കുന്ന ചരക്കുകളുടെ സംഭരണത്തിനായുള്ള ചെലവുകളും നിരക്കുകളും ഒപ്പം കുറച്ചു കൂടുതലും വീണ്ടെടുക്കാൻ അർഹതയുണ്ട് -പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് പരിസരത്ത് ഇത്തരം ചരക്കുകൾ സൂക്ഷിക്കുന്നത് നിരോധിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള വെയർഹൗസിംഗ് നിരക്കിനേക്കാൾ ഉയർന്ന സംഭരണ നിരക്കുകളാണ് 'കുറച്ചു കൂടുതലും' എന്നത്. ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റീസ് ഓഫ് ദി പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ വേഴ്സസ് ജയ് ഹിന്ദ് ഓയിൽ മിൽസ് കമ്പനി. (1987) 1 S.C.C648 ൽ ഈ കോടതി നിരീക്ഷിച്ചു:

> "10. ഡെമെറേജ് നിരക്കുകൾ നിശ്ചയിക്കാനും, (ഒരു കയറ്റുമതിക്കാരൻ ഡെമറേജ് അടയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ചോദ്യം വളരെ അപൂർവമായി മാത്രമേ ഉണ്ടാകൂ എന്നിരുന്നാലും) ഒരു ഇറക്കുമതിക്കാരനിൽ നിന്നോ കയറ്റുമതിക്കാരിൽ നിന്നോ ആയത് വീണ്ടെടുക്കാനുമുള്ള ഒരു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ നിയമപ്രകാരമുള്ള അധികാരവും, ചില നിർദ്ദിഷ്ട കേസുകളിൽ ഡെമെറേജ് നിരക്കുകളെ സംബന്ധിച്ച് ഇളവ് കാണിക്കുന്നതിനും ട്രസ്റ്റീസ് ഓഫ് ദി പോർട്ട് ഓഫ് മദ്രാസ് വേഴ്സസ് അമിൻചന്ദ് പ്യാരേലാൽ [(1976) 3 എസ്സിസി 167], ബോർഡ് ഓഫ് ട്രസ്റ്റീസ് ഓഫ് ദി പോർട്ട് ഓഫ് ബോംബെ വേഴ്സസ് ഇന്ത്യൻ ചരക്ക് വിതരണ കമ്പനി. [(1977) 2 SCC 649] എന്നിവയിൽ ഈ കോടതി അംഗീകരിക്കുന്നു. ഭൗതിക സമയത്ത് പ്രാബല്യത്തിലു-ണ്ടായിരുന്ന പ്രസക്തമായ നിയമങ്ങൾക്കടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ഈ തീരുമാനങ്ങളെന്നതിൽ സംശയമില്ല. പക്ഷേ, ടി തീരുമാനങ്ങളിൽ ഏതാണ്ട് സമാനമായ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകളാണ് പരിഗണിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്നതിനാൽ ആക്റ്റ് പ്രകാരം ഉത്ഭവിക്കുന്ന കേസുകളെ സംബന്ധിച്ച് ടി തീരുമാനങ്ങൾ ഇപ്പോഴും പ്രസക്തമാണ്. തുറമുഖത്തു നിന്ന് ചരക്കുകളുടെ വേഗത്തിലുള്ള ക്ലിയറൻസ് ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ് ഡെമറേജ് ചാർജുകൾ ഈടാക്കുന്നത്. ഇറക്കുമതിക്കാർക്ക് തുറമുഖ പരിസരം വെയർഹൗസായി

ഉപയോഗിക്കുന്നത് ലാഭകരമല്ലാത്തവിധമാണ് എല്ലായ്പ്പോഴും അവർ അത് നിശ്ചയിക്കുന്നത്. അത് അങ്ങനെ ചെയ്യേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ് കാരണം തുറമുഖങ്ങളിലെ തിരക്ക് കപ്പലുകളുടെ സ്വതന്ത്ര ചലനത്തെയും ലോഡിങ് അൺലോഡിങ് പ്രവർത്തങ്ങളെയും ബാധിക്കുന്നു. നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ, ചില തരത്തിലുള്ള കേസുകളിൽ ബന്ധപ്പെട്ട കക്ഷികളോട് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഇളവ് കാണിക്കുന്നു."

80. വസ്തുതാപരമായി, റസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) ൽ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് ഇക്വിറ്റി അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള 'കാർട്ട് ബിഫോർ എ ഹോഴ്സ് ഓൺ എ ഗ്രൗണ്ട്' പ്രയോഗിച്ചതായി തോന്നുന്നു.കോടതി പ്രസ്താവിച്ചു:

"60... ചരക്കുകളുടെ ഡെലിവറി അവകാശപ്പെടുന്ന വ്യക്തിക്ക് 1-)ം എതിർകക്ഷിയുമായുള്ള ചരക്കുകളുടെ ബെയ്ൽമെന്റ് കാലയളവിന്റെ അവസാനത്തോടെ മാത്രം ചരക്കുകളുടെ മേലുള്ള ഉടമസ്ഥാവകാശം സ്വായത്തമാവൂ എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത്തരമൊരു അവകാശം നിഷേധിക്കുന്നു;അത് (വ്യവഹാരത്തിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള നടപടിക്രമത്തെ ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ട്) ഈ രാജ്യത്തെ മുനിസിപ്പൽ കോടതികളുടെ അധികാരപരിധിയിലുള്ളതോ അല്ലാത്തതോ ആയ ബെയ്ലറിൽനിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ അവന്റെ ഏജന്റിൽ നിന്നോ അടയ്ക്കേണ്ട തുക വീണ്ടുടുക്കുന്നതിനായി 1 -)ം എതിർകകക്ഷിയെ ഓടിക്കുന്നതിനിടയാക്കും ആദ്യ സമർപ്പണം, അതിനാൽ നിരസിക്കപ്പെട്ടു. "

81. ഞങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, എംപിടി നിയമത്തിന്റെ ശരിയായ വായനയിൽ അത്തരമൊരു അവകാശം നിഷേധിച്ചിട്ടില്ല. ഇറക്കുമതിക്കാരൻ, ചരക്ക് വാങ്ങുന്നയാൾ, കൺസൈനർ അല്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ഏജന്റുമാർ എന്നിങ്ങനെ എല്ലാവരും ഡെമറേജ് നിരക്കുകൾ നൽകുന്നതിന് ബാധ്യസ്ഥരാകും. എന്നിരുന്നാലും, കപ്പലിന്റെ ഉടമയോ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏജന്റോ റസിക് ലാൽ (മേൽ പരാമർശം) ൽ ഉൾപ്പെടാത്തതിനാൽ, ഇതിനകം തന്നെ മുകളിലുള്ള 66-)ം ഖണ്ഡികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന എംപിടി നിയമത്തിന്റെ സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി സ്കീം അനുസരിച്ച്, സബ് ബെയ്ലി എന്ന നിലയിൽ യഥാർത്ഥ ബെയ്ലർ - കൺസൈനർ, കൂടാതെ ക്ലെയിം ചെയ്യുന്ന വ്യക്തികൾ എന്നിവരിൽ നിന്ന് അതിന്റെ കുടിശ്ശിക ഈടാക്കാൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അവകാശമുണ്ടോ എന്ന ചോദ്യം ഞങ്ങൾ വിടുന്നു.

82. മുകളിലുള്ള ചർച്ചയെ അടിസ്ഥാനമാക്കി രൂപപ്പെടുത്തിയ ചോദ്യങ്ങൾക്കുള്ള ഞങ്ങളുടെ ഉത്തരങ്ങൾ പരാമർശിക്കുന്ന ക്രമത്തിൽ ഇനിപ്പറയുന്നവയാണ്:

1. പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലേക്ക് അടയ്ക്കേണ്ട ചാർജുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, കൺസൈനീ അല്ലെങ്കിൽ സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന്റെ ബാധ്യത നിർണ്ണയിക്കാൻ, ചരക്കുകളുടെ ശീർഷകം ഏത് സമയത്താണ് കൺസൈനീയിലേക്ക് കടന്നുപോകുന്നത് എന്നത് പ്രസക്തമല്ല;

2 ഉം 3 ഉം . സ്റ്റീമർ ഏജന്റ് അംഗീകരിക്കുന്ന ലേഡിംഗ് ബിൽ, ചരക്കുകളുടെ ഉടമ അംഗീകരിക്കുന്ന ലേഡിംഗ് ബില്ലിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാണ്. ആദ്യ കേസിൽ, അംഗീകാരം ഡെലിവറിയിലേക്ക് നയിക്കുന്നു; രണ്ടാമത്തെ കേസിൽ, ഉടമസ്ഥാവകാശം കടന്നുപോകുന്നതിലേക്ക് നയിക്കുന്നു. വിധിന്യായത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ച കാരണങ്ങളാൽ, ആരാണ് സ്റ്റോറേജ് ചാർജുകൾ നൽകേണ്ടതെന്ന് നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളും അപ്രസക്തമാണ് - ചരക്കുകളുടെ ചുമതല പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ഏറ്റെടുത്ത് അതിനുള്ള രസീത് നല്കുന്നതുവരെ, ചരക്കുകൾ അൺലോഡുചെയ്യുന്നതു വഴി നൽകിയതായ സേവനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കുടിശ്ശികയ്ക്ക് ഏജന്റിനെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കാം, പക്ഷേ അതിനുശേഷം,ഇറക്കുമതിക്കാരനോ ഉടമയോ കൺസൈനീയോ അവരുടെ ഏജന്റോ ചരക്കുകൾ സംഭരിക്കുന്നതിനുള്ള ഡിമറേജ് നിരക്കുകൾ അടയ്ക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥനാണ്.

4. നമ്മുടെ വിധിന്യായത്തിലെ 24-)o ഖണ്ഡിക പ്രകാരം;

5. ചോദ്യ നമ്പർ 5 നുള്ള ഉത്തരം ശരിക്കും രണ്ട് ഭാഗങ്ങളിലാണ്: ആദ്യത്തേത്, ഒരു കണ്ടെയ്നറിൽ ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകുമ്പോൾ ഡെമറേജിനായി പണം നൽകേണ്ട ബാധ്യത ചരക്കുകളുടെ ഉടമയ്ക്ക് അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകൾക്ക് അർഹതയുള്ള വ്യക്തിക്ക് മാത്രം ഉണ്ട് എന്ന നിലപാടിന് എന്തെങ്കിലും വ്യത്യാസം ഉണ്ടാക്കുമോ എന്നും ; രണ്ടാമതായി, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അതിനെ ഏൽപ്പിച്ച കണ്ടെനറുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യാനും ശൂന്യമായ കണ്ടെനറുകൾ ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റിന് തിരികെ നൽകുവാനും ബാധ്യസ്ഥനാണോ എന്നതുമാണ്. ആദ്യത്തെ ചോദ്യത്തിനുള്ള ഉത്തരം ഞങ്ങളുടെ വിധിന്യായത്തിന്റെ 45 മുതൽ 51 ഖണ്ഡികകളിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യത്തിനുള്ള ഉത്തരം ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന ചരക്കുകൾ ഇന്ത്യയിലേക്ക് കടത്തുന്ന ഒരു പാത്രം മാത്രമാണ് തിരികെ നൽകാനുള്ള കണ്ടെയ്നർ എന്നതാണ്. കൺസൈനർ, ഷിപ്പിംഗ് ഏജന്റ്, കപ്പൽ ഉടമ, അല്ലെങ്കിൽ ഇത് പാട്ടത്തിനെടുത്ത ചില വ്യക്തികൾ എന്നിവരിലാരുടെതെങ്കിലുമാകാം കണ്ടെയ്നർ എന്നത് പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട്, ചരക്കുകളുടെ ഡെലിവറി എടുക്കുന്നതിനും അത്തരം കണ്ടെനറുകൾ ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യുന്നതിനും ചരക്കുകളുടെ ഉടമസ്ഥൻ/വ്യക്തി മുന്നോട്ട് വരുന്നില്ലാത്ത കേസിൽ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനെ ഏൽപ്പിച്ച എല്ലാ കണ്ടെനറുകളും ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്യുന്നതിനും ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്ത കണ്ടെനറുകൾ അത്തരത്തിലുള്ള ഏതെങ്കിലുമൊരു വ്യക്തിക്ക് സാധ്യമാകുന്ന ചുരുങ്ങിയ കാലയളവിനുള്ളിൽ തിരികെ നൽകുകയും ചെയ്യേണ്ടത് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ കടമയായിരിക്കും. തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, കപ്പലുകളുടെ എണ്ണം, അതിലുള്ള ബെർത്ത്, ഒപ്പം ഇറക്കുമതി ചെയ്ത ചരക്കുകളുടെ എണ്ണം എന്നിങ്ങനെ നൽകിയിരിക്കുന്ന ഓരോ കേസിന്റെയും വസ്തുതകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഈ കാലയളവ് നിർണ്ണയിക്കണം. നിലവിലെ കേസിലെ വസ്തുതകളിലേതുപോലെ - ഡിസ്റ്റഫ് ചെയ്ത ശേഷം ചരക്കുകൾ സൂക്ഷിക്കാൻ അതിന് സ്ഥലമില്ലെന്ന് പ്രസ്താവിക്കുന്നത് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് അല്ല എന്നിരിക്കെ-

എന്നിട്ടും ഒരു വ്യക്തിഗത കേസിന്റെ വസ്തുതകളിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് പ്രായോഗികമായി നേരിടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഒരു കോടതിക്ക് പരിശോധിക്കാം. ചരക്കുകൾ സംഭരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ അളവ് കണക്കിലെടുത്ത്, തിരക്കും സംഭരിക്കാനുള്ള ചരക്കുകളുടെ എണ്ണവും കുറവുള്ളതുമായ ഒരു തുറമുഖത്ത് എന്നതിനേക്കാൾ, അൽപ്പം ദൈർഘ്യം കൂടുതലുള്ള ഒരു പ്രത്യേക കേസിന്റെ വസ്തുതകളിൽ ഇത് ഹ്രസ്വ കാലയളവിലേക്ക് നയിച്ചേക്കാം.

83. ഈ കോടതിയുടെ മുൻപിൽ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഉത്തരം നൽകികൊണ്ട്, വിമർശിക്കപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിന്യായത്തിൽ ഞങ്ങൾ ഇടപെടണമെന്ന് കേസിന്റെ നീതി ആവശ്യപ്പെടുന്നുവെന്ന്, ഈ കേസിന്റെ വസ്തുതകളിൽ, ഞങ്ങൾ കരുതുന്നില്ല. സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ, 75 ദിവസ കാലയളവ് വരെയുള്ള നില വാടക നൽകാനുള്ള ബാധ്യത ഹൈക്കോടതിക്ക് മുമ്പാകെ അവർ തന്നെ തർക്കിച്ചിട്ടില്ല. ഈ ചാർജുകൾ വളരെ മുമ്പുതന്നെ അടച്ചതായി സമ്മതിക്കുന്നു. വാസ്തവത്തിൽ, സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാർ 75 ദിവസ കാലയളവിനപ്പുറവും നില വാടക നൽകി - സ്റ്റീമർ ഏജന്റുമാരുടെ ബാധ്യത വീണ്ടും കണക്കുകൂട്ടാനും വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ വിധിന്യായത്തിന്റെ ഒരു പകർപ്പ് സ്വീകരിച്ച തീയതി മുതൽ രണ്ട് മാസത്തിനുള്ളിൽ കക്ഷികൾക്ക് ബാക്കി തിരികെ നൽകുന്നതിനും ഹൈക്കോടതി അപ്പീൽവാദിയായ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനോട് ഉത്തരവിട്ടു. നടപടികളുടെ ഈ വൈകിയ ഘട്ടത്തിൽ, 75 ദിവസത്തേക്ക് അടച്ച നില വാടക സ്റ്റീമർ ഏജന്റിന് തിരികെ നൽകുവാനും , ശേഷം ആയത് ഇറക്കുമതിക്കാരൻ, കൺസൈനർ അല്ലെങ്കിൽ ചരക്കുകളുടെ ഉടമ എന്നിവരിൽ നിന്ന് വീണ്ടുടുക്കുന്നതിനും ബോർഡിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ട് ഉത്തരവിടുന്നത് , നീതിക്ക് നിരക്കുന്നതായിരിക്കില്ല.

84. വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ ഹൈക്കോടതി വിധിന്യായത്തിനെതിരെ ഫയൽ ചെയ്ത അപ്പീലുകൾ ഞങ്ങൾ തീർപ്പാക്കുന്നു.ഭരണഘടനയുടെ ആർട്ടിക്കിൾ 12 പ്രകാരമുള്ള "സംസ്ഥാനം" എന്ന നിലയിൽ, പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് ന്യായമായും പ്രവർത്തിക്കണമെന്നും ചരക്കുകൾ കസ്റ്റഡിയിലെടുത്ത തീയതി മുതൽ ന്യായമായ കാലയളവിനുള്ളിൽ അവ വിൽക്കാൻ ശ്രമിക്കണമെന്നുമുള്ള മുന്നറിയിപ്പിന്മേൽ, എംപിടി നിയമത്തിലെ 61, 62 എന്നീ വകുപ്പുകളിലെ "may " എന്ന പദപ്രയോഗം "shall " എന്ന് വായിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നുള്ള നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരുവിവാദ്യകത്തിന്റെ പേരിൽ വിമർശിക്കപ്പെട്ടതായ വിധിന്യായം റദ്ദാക്കിയിരുന്നു .

..... ജെ.

(R. F. Nariman)

..... ജെ.

(Navin Sinha)

..... ജെ.

((Indira Banerjee)

ന്യൂഡൽഹി

2020 ആഗസ്റ്റ് മാസം 5-)ം തീയതി

ബാധ്യതാ നിരാകരണം: പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം വ്യവഹാരിയുടെ ഭാഷയിൽ മനസ്സിലാക്കുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രിത ഉപയോഗത്തെ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്; മറ്റേതെങ്കിലും ആവശ്യങ്ങൾക്കായി അത് ഉപയോഗിക്കാവുന്നതല്ല. എല്ലാവിധ പ്രായോഗികവും ഔദ്യോഗികവുമായ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് വിധിന്യായങ്ങളുടെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പാണ് ആധികാരികം. അത് എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും നടപ്പാക്കുന്നതിനും നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും ആധികാരികമായി തുടരുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്.