

ਫੁਲ ਬੈਂਚ

ਐਸ ਐਸ ਦੁਲਟ, ਇੰਦਰ ਦੇਵ ਦੁਆ ਅਤੇ ਦਯਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ.ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ
ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਲੈਂਡਰਾ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਫਾਊਂਡਰੀ ਵਰਕਸ ਅਤੇ ਹੋਰ, —ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1958 ਦੀ ਰੈਗੂਲਰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 598

15 ਦਸੰਬਰ, 1961

ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ (1908 ਦਾ ਐਕਟ V)- ਸੈਕਸ਼ਨ 80- ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਮਕਸਦ- ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਮਾਨ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ-ਮਾਲ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ- ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਰੇਲਵੇਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ-ਨੋਟਿਸ—ਕੀ ਕਾਫੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਕੇਸ ਬਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਾਂ ਉਹ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਲਈ ਜਾਂ ਉਸ ਲਈ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕੇ। ਕੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰਾਹਤਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧੀ ਦਾ ਇੱਕ ਢੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਇਸਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਨੋਟਿਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਬੰਧਤ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਲ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਨਾਮਜ਼ਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਦੋ ਰੇਲਵੇ ਉੱਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਦੋਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ 'ਤੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ 1008 ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਕਾਫੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰਾਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ-ਬ੍ਰਿਜ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ (1), ਰੱਦ ਕੀਤਾ; ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (2), ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ।

ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ 12 ਦਸੰਬਰ, 1960 ਦੇ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਦੁਆ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਕੇਸ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਦੁਲਟ, ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਦੁਆ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਮਹਾਜਨ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 15 ਦਸੰਬਰ, 1961 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਸ਼੍ਰੀ ਮੁਰਾਰੀ ਲਾਲ ਪੁਰੀ, ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ, ਜਲੰਦੂਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 20 ਫਰਵਰੀ, 1958 ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਓਮ ਨਾਥ ਵੋਹਰਾ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਜਲੰਦੂਰ, ਮਿਤੀ 29 ਅਗਸਤ, 1957 (ਖਰਚ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ) ਪੂਰੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਰੁਪਏ 983.30nP ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਐਨ. ਐੱਲ. ਸਲੂਜਾ, ਸੁਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਨਾਲ, ਵਕੀਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐਸ.ਡੀ. ਬਾਹਰੀ, ਕੇ.ਐਸ. ਥਾਪਰ, ਸੁਰਜੀਤ ਕੌਰ, ਏ.ਐਲ. ਬਾਹਰੀ ਅਤੇ ਵੀ.ਪੀ. ਪਰਾਸ਼ਰ, ਵਕੀਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।
ਨਿਰਣਾ

ਦੁਆ, ਜੇ. - ਸਾਡੇ ਮੌਜੂਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤੱਥ ਮੇਰੇ ਹਵਾਲੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇਵਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਜਾਂ ਇਕੱਲੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਨਾਲ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਲਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:-

"ਅਜਿਹੇ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੀ ਦਫਤਰੀ ਹੈਸੀਅਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੇ ਦੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਜਾਂ ਦਫਤਰ ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ-

(ਏ) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, (ਸਿਵਾਏ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ), ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਸਕੱਤਰ;

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1958 Punj. 149.

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1953 Punj. 43.

(ਬੀ) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ;

(ਸੀ) ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਜਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਕਲੈਕਟਰ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ;

ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ, ਨਾਮ ਦਾ ਵਰਣਨ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਨਿਵਾਸ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਰਾਹਤ ਜਿਸਦਾ ਉਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿਆਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

ਇਸਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਧਾਰਾ 79 ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਜਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ:-

(ਏ) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ;

(ਬੀ) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ।

ਦੇਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਿਆਂ ਪੜ੍ਹਦਿਆਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਜਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਖੇ, ਸੈਕਸ਼ਨ 80 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ, ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਿਤ ਰੇਲਵੇ, ਇਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਨਾਮ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ। ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਦੇਣਦਾਰੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਜੋਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇ ਇਹ ਆਧਾਰ ਸਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਲਈ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਈ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ ਬਿਰਜ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (1) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਟਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਚੋਪੜਾ ਅਤੇ ਗੋਸਾਈਂ ਜੇ.ਜੇ., ਨੇ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ:-

“ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ, ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਖੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1958 Punj.149

ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੁਕਸਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਨੋਟਿਸ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਫੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ”। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਇੱਥੇ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। 27 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀ ਐਨ.ਆਰ. ਅਗਰਵਾਲ ਨੇ 5,460 ਰੁਪਏ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ 130 ਮਾਊਂਡਸ ਵਜ਼ਨ ਵਾਲੇ ਪਿੱਤਲ ਦੇ ਚੂਰੇ ਦੇ 65 ਥੈਲੇ ਰਿਵਰ ਸਟੀਮ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਡਿਬਰੂਗੜ੍ਹ ਘਾਟ (ਅਸਾਮ) ਨੂੰ ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਨ.ਡਬਲਿਯੂ. ਰੇਲਵੇ (ਫਿਰ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੁਣ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ) ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾਣ ਲਈ ਭੇਜੇ। ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 31 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਅਮੀਨਗਾਓ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੇਲ ਰਾਹੀਂ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ। ਉਸੇ ਦਿਨ, ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ, ਨੈਹਰੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਰਵਾਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਐਨ.ਡਬਲਿਯੂ. ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਈ.ਆਈ. ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਲੰਘਣਾ ਸੀ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੈਹਰੀ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ। 23 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1948 ਨੂੰ, ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਡਿਲੀਵਰ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ 7,280 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80 ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਵੀ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਫੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨੋਟਿਸ ਨੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਵੱਲੋਂ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਤੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਹਰੇਕ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮੁਕੱਦਮਾ, ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ,

ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਅਤੇ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਨਾਂ ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ (ਫਾਲਸ਼ਾ ਅਤੇ ਕਪੂਰ ਜੇ.ਜੇ.), ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (1), ਪੰਨਾ 45 'ਤੇ:-

“ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਨੰਦ ਲਾਲ ਸਲੂਜਾ ਨੇ ਫਿਰ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਰੇਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਈ.ਪੀ.ਰੇਲਵੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ, ਜੋ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1953 Punj.43

ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਸਰਾ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਤੀਕ੍ਰਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈਆਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਹਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ।

ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਅਖੌਤੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ, ਬਿਰਜ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 77, 80 ਅਤੇ 140 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਅਰਥਾਂ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਵਿੱਚ ਓਵਰਚਾਰਜ ਦੇ ਰਿਫੰਡ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਪਹੁੰਚਾਏ ਗਏ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਰਿਫੰਡ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਉਸਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਪਸ਼ੂਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਜੋ ਕਿ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ, ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ, ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਉਸ ਦੇ ਕਨਸਾਈਨਰ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਿਸ ਦੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਸੱਟ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 140 ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਢੰਗ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਸਰਵ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੈਨੇਜਰ ਉੱਤੇ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਏਜੰਟ ਉੱਤੇ:-

(ਏ) ਮੈਨੇਜਰ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸੌਂਪ ਕੇ; ਜਾਂ

(ਬੀ) ਇਸ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਕੇ; ਜਾਂ

(ਸੀ) ਇਸਨੂੰ ਡਾਕ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਭੇਜ ਕੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰੀਪੇਡ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੈਨੇਜਰ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿੱਚ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਡਾਕਘਰ ਐਕਟ, 1866 ਦੇ ਭਾਗ III ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਰੇਲਵੇ" ਅਤੇ "ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ" ਜਾਂ "ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ" ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਵੀ ਚੁਕਵਾਂ ਹੈ। "ਰੇਲਵੇ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਜਨਤਕ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ :-

(ਏ) ਵਾਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੀਮਾ-ਚਿੰਨ੍ਹ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ

(ਬੀ) ਰੇਲ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ, ਸਾਈਡਿੰਗਾਂ ਜਾਂ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ;

(ਸੀ) ਸਾਰੇ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਦਫ਼ਤਰ, ਵੇਅਰਹਾਊਸ, ਘਾਟ, ਵਰਕਸ਼ਾਪ, ਕਾਰਖਾਨੇ, ਸਥਿਰ ਪਲਾਂਟ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹੋਰ ਕੰਮ; ਅਤੇ

(ਡੀ) ਸਾਰੀਆਂ ਬੇੜੀਆਂ, ਜਹਾਜ਼, ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਅਤੇ ਬੇੜੀਆਂ ਜੋ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪਾਣੀਆਂ 'ਤੇ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ "ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ" ਜਾਂ "ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ" ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਅਰਥ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਅਤੇ, ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਤਲਬ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ।

ਹੁਣ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੈਕਸ਼ਨ 77 ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਭਾਗ ਮੇਰੇ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫਾਲਤੂ ਅਤੇ ਦੇਰ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ ਕਿਵੇਂ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਕੋਈ ਮਦਦਗਾਰ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਸੈਕਸ਼ਨ 80 ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਕੋਈ ਠੋਸ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ। ਇਹ ਭਾਗ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜੋ ਮਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ, ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਲੰਘਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਹ ਦੋਵਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਜੇਕਰ ਇਹ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦਾ ਸਹੀ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ, ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ, ਦੋ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੋਟਿਸ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਫਿਰ ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਉੱਤੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਮਾਲ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਇਕਾਈ ਵਜੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਜਦੋਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੋਵਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, ਦੁਆਰਾ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਕਟਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਤੋਂ ਕੋਈ ਕੀਮਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਧਾਰਾ 140 ਮੈਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਜਾਂ ਮਦਦਗਾਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ।

ਹੁਣ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ, ਜੋ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 79 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ, ਇਸਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,

ਤਾਂ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ 'ਤੇ ਸਰਵ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੁਦਈ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਾਮਾਨ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵੀ ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕੁਝ ਵੈਧਤਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਨਿੱਜੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਸਬੰਧਤ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਦੋਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਹੀ ਸਰਕਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਫਿਰ ਕੋਡ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 80 ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਦੋ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਦੋ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਉਸ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਸੋਚਦੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 79 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ, ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੰਘ ਵਜੋਂ ਵਰਣਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਰਕਮ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਦਰਜ ਕਰਨ ਸਮੇਂ, ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੋਵੇਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੈਨੇਜਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਫਿਰ, ਕੀ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ? ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਆਧਾਰ ਬਣਾ ਕੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬ ਦੇਣਗੇ ਕਿ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਦੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਨਾਲ। ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੀ ਕਲਾਜ (ਬੀ) ਨੂੰ, ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੋ ਨੋਟਿਸਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਉਦੇਸ਼, ਮਕਸਦ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਧਾਰਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਆਮ ਸਮਝ ਅਤੇ ਉਸ ਵਸਤੂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼, ਮਦਰਾਸ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਸੀ.ਪੀ. ਏਜੰਸੀਆਂ (1) ਵਿੱਚ ਐਸ.ਆਰ. ਦਾਸ, ਸੀ.ਜੇ. ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਹੈ। "ਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਕੇਸ ਦਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਾਂ ਉਹ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕੇ ਅਤੇ ਜਾਂ ਇਹ ਖੁਦ ਜਾਂ ਉਹ ਖੁਦ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰਾਹਤਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਸਰਾਇਕੇਲਾ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (1) ਵਿੱਚ ਉਸ ਉੱਘੇ ਜੱਜ ਐਮ ਸੀ ਮਹਾਜਨ ਜੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਿੱਖਿਆਦਾਇਕ ਅੰਸ਼ ਵੀ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹਾਂ, ਪੰਨਾ 266 'ਤੇ:

"ਸੈਕਸ਼ਨ 80 ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧੀ ਦਾ ਇੱਕ ਢੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਇਸਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ। ਪੋਇਸਰ ਬਨਾਮ ਨਾਬਾਲਗ(2) ਅਨੁਸਾਰ " .

ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨੋਟਿਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਬੰਧਤ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਵੇਲਯਾਨ ਚੇਤਿਆਰ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਪ੍ਰਾਂਤ (3)

ਮੈਂ ਇੱਥੇ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਮਕਸਦ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਲ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਨੋਟਿਸ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਜਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਹੈ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰ ਸ਼ੱਕ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਹੁਣ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ; ਇਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਸਰਵ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ 'ਤੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸਰਵਿਸ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਵੀ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਮੰਨਦੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਹੁਣ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕਿਉਂ ਇਕੱਲੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਚਿਤ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1960 ਐਸ.ਸੀ. 1309

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1951 ਐਸ.ਸੀ. 253

(2) (1881) 50 ਐਲ ਜੇ Ex 555

(3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1947 ਪੀ.ਸੀ. 197

ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ: ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਸਾਰੇ ਏਜੰਟਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਰੇਲਵੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਜਾਣ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਬਾਰੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ, ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਹਰਕਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਮੈਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਉੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਪੈਂਡੈਂਟਿਕ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਅਮਲੀ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵੀ ਲਗਦਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ ਬ੍ਰਿਜ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਗਲਤ ਅਤੇ ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਕੁਝ ਹੋਰ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਇੱਕ ਪਾਸਿੰਗ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਚਿਤ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਦੁਆਰਾ ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ ਬ੍ਰਿਜ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੇਸਰਸ ਕੰਨਿਆਕਾ ਪਰਮੇਸ਼ਵਰੀ ਕਲੋਥ ਸਟੋਰ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (1) ਵਿੱਚ ਬਰਮਨ ਜੇ, ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 77 ਅਤੇ 80 ਦੇ ਦਾਇਰੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਪੀ.ਆਰ. ਨਾਰਾਇਣਸਵਾਮੀ ਅਈਅਰ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (2) ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਸਨ ਅਤੇ ਉੜੀਸਾ, ਪਟਨਾ ਅਤੇ ਆਂਧਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ

ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਧਾਰਾ 80, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫ ਦਲੀਲ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋ ਨੋਟਿਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 77 ਅਤੇ 80 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਕੁਝ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲ, ਇਸ ਲਈ, ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਖਰਚੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਐਸ ਐਸ ਦੁਲਟ, ਜੇ. - ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡੀ. ਕੇ. ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. - ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1960 ਉਤੀਸਾ 154.

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1960 ਮਦਰਾਸ, 58.

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

ਅਨੁਵਾਦ ਕਰਤਾ: ਮੁਕੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ,