

## ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਕਪੂਰ ਅਤੇ ਸੋਨੀ ਜੋਜੇ.

ਡੋਮਿਨਿਯਨ ਓਫ ਇੰਡੀਆ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, -ਡਿਫੈਂਡਟ-ਅਪੀਲਾਂਟ

ਬਨਾਮ

ਫਰਮ ਬ੍ਰਿਜ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, - ਪਲੇਂਟੀਫ -ਜਵਾਬਦਾਰ

ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1949 ਦਾ 40

ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ—ਕੀ ਸਪੁਰਦਗੀ—ਕੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ—ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ (1890 ਦਾ IX)—ਸੈਕਸ਼ਨ 72—ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ—ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਹੱਦ—ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਲੱਖਾਂ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ,—ਕੀ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ—ਵਿਆਜ—ਕੀ ਡਿਲੀਵਰ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ 'ਤੇ ਖੋਪ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ—ਅਭਿਆਸ—ਪੁਆਇੰਟ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਪਰ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ—ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ—ਹੇਠਾਂ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ—ਕੀ ਅਪੀਲ ਵਿਚ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਲਕੱਤੇ ਦੀ ਇੱਕ ਫਰਮ ਨੇ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਝਗੜੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਬੈਂਕ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਿਸਨੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਇਸ ਦਰਖਾਸਤ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਮੋਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਨੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਜੋਂ, ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਪੁੱਛਣ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਦੇ ਝਗੜਿਆਂ ਕਾਰਨ ਰੇਲਵੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਹੈਲਡ — (1) ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਐਂਡੋਰਸੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ ਰਸੀਦ ਦੇ ਅਧੀਨ।

(2) ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 151, 152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(3) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 56 ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਖੋਪਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਝਾਂਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਬੋਲੀ ਵਜੋਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

(4) ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਸਿਰਫ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

(5) ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਧਿਰ ਜੋ ਉਠਾਏ ਗਏ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(6) ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਬਿੰਦੂ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

ਫਰਮ ਆਫ ਦੈਲਤਰਾਮ-ਦਵਾਰਕਾ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਬੜੇਦਾ ਐਂਡ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1), ਜਾਲਾਨ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੈਂਸਲ (2), ਰਾਮਦਾਸ ਵਿਠਲਦਾਸ ਦਰਬਾਰ ਬਨਾਮ ਅਮਰਚੰਦ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ- ਇੱਕ ਹੋਰ (3), ਭਯਾਲਾਲ ਰਾਮਰਤਨ ਜੈਸਵਾਲ ਬਨਾਮ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਬੀ.ਐਨ. ਰੇਲਵੇ (4), ਸ੍ਰੀ ਰਾਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੈਂਸਲ (5), ਚੈਪ ਮੈਨ ਬਨਾਮ ਦਿ ਗ੍ਰੇਟ ਵੈਸਟਰਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ( 6), ਮਿਸ਼ੇਲ ਬਨਾਮ ਲੈਂਕਾਸ਼ਾਇਰ ਅਤੇ ਯੋਰਕਸ਼ਾਇਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (7), ਜੋਸਫ ਟ੍ਰੈਵਰਸ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼, ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਬਨਰ (8), 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ; ਸਟ੍ਰੈਮਸ ਬਰੁਕਸ ਐਕਟੀ ਬੇਲਗ ਬਨਾਮ ਜੇਨ ਅਤੇ ਪੀਟਰ ਹਚੀਸਨ (9), ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਸ਼ਾਮਜੀ ਭਾਨਜੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰੀ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (10), ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਮੁਈ ਚੰਦ (11), ਇਸ ਤੋਂ ਅਸਹਿਮਤ; ਲਾਲਜੀ ਰਾਜਾ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ ਫਰਮ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੈਂਸਲ (12), ਵਿਦਿਆ ਸਾਗਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੈਂਸਲ (13), ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਕੱਤਰ ਬਨਾਮ ਹਰੀਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਦਾਸ ਕੁਰ ਮੱਲ (14), ਵੱਖ-ਵੱਖ। .

ਸ੍ਰੀ ਜਗਦੀਸ਼ ਨਰਾਇਣ ਕਪੂਰ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 22 ਦਸੰਬਰ 1948 ਨੂੰ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਅਨੁਪਾਤਕ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ 12,796-3-3 ਰੁਪਏ ਦਾ ਫਰਮਾਨ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

ਕੇ.ਐਲ. ਗੋਸਾਈਂ ਅਤੇ ਕੇ.ਸੀ. ਨਈਅਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ।

ਏ.ਐਨ. ਗਰੇਵਰ, ਪੀ.ਐਲ. ਬਹਿਲ ਅਤੇ ਏ.ਐਮ. ਸੂਰੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

### ਜਜ਼ਮੈਂਟ

ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਇਹ ਅਪੀਲ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਹੁਣ ਇੰਡੀਆ ਯੂਨੀਅਨ ਦੁਆਰਾ, ਸ੍ਰੀ ਜੇ.ਐਨ. ਕਪੂਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫਰਮਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਧੀਨ ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 22 ਦਸੰਬਰ 1948 ਨੂੰ ਮੁਦਈ ਦੇ ਭਾਰਤ, ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਕੱਦਮਾ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਕਲਕੱਤਾ ਦੀ ਫਰਮ ਗੰਗਾਧਰ-ਨਥਾਮਲ ਕੰਪਨੀ ਬ੍ਰਿਜ ਨੇ 16 ਜੁਲਾਈ 1947 ਨੂੰ 811 (1 ਕੇ-ਕੁਝ ਛਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਚਾਹ ਦੇ ਬੰਡਲ) ਵਾਲੇ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਕਪੂਰ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ, ਜੇ. ਇੰਪੀਰੀਅਲ ਬੈਂਕ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ 7 ਅਗਸਤ, 1947 ਨੂੰ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀ ਖੋਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਇਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 12,294-3-3 ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ 23 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ 28 ਜੁਲਾਈ 1947 ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਹੜੇ ਵਿਚ ਹੀ ਰਿਹਾ, ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਲਾਹੌਰ ਨੇੜੇ ਮੁਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 28 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ, ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਰਸੀਦ 6 ਸਤੰਬਰ, 1947 ਤੱਕ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿ ਮਾਲ ਬਦਾਮੀ ਬਾਗ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ; ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਖੋਪ ਕਰਤਾ ਦੇ ਝੰਡਿਆਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ; ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ 'ਮਾਲ ਦੀ ਲਾਗਤ' ਨੂੰ

ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਮੁਦਈ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਤੈਅ ਕੀਤੇ:-

1. ਕੀ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂ?
2. ਕੀ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਪੈਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ?
3. ਕੀ ਮੁਦਈ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕੁੱਟਮਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ?
4. ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕੀ ਹੈ?
5. ਰਾਹਤ।

ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਸੀ. ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਸਨ; ਕਿ ਮਾਲ ਮੋਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ; ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ੀ ਸਨ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ 12,796-3-3 ਰੁਪਏ ਰੱਖੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਗੋਸਾਈਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, (ਭਗਵਤੀ, ਜੇ.) ਦੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਸ਼ਮ-ਜੀ ਭਾਨਜੀ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਇੱਕ ਹੈ। ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਮਰਥਨ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪੱਤੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮਰਥਨ ਸਿਰਫ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਮੂਲ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਇੱਕ ਸਮਰਥਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਇੱਕ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਉਸਨੂੰ ਗੈਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਦੌਲਤ ਰਾਮ ਬਨਾਮ B.B.C.L Ry ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। (2) ਅਤੇ ਮਹਾਜਨ ਅਤੇ ਤੇਜਾ ਸਿੰਘ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ, ਜੇ.ਜੇ. ਜਾਲਾਨ ਐਂਡ ਸਨਜ਼ \_ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੇਂਸਲ (3) ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(4), ਨੰਬਰ III ਓਫ 1930, "ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼" ਵਿੱਚ ਲੱਦਣ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਡੈਕ-ਵਾਰੰਟ, ਵੇਅਰ- ਹਾਉਸ -ਕੀਪਰਜ਼ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਵੁਰਫਿੰਗਰਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਪ੍ਰਮਾਣ-

ਪੱਤਰ, ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ \* \* \* \* ਅਤੇ ARY ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜੋ ਕਿ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੁਆਰਾ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੇਐਫਆਰ ਜਸਟਿਸ ਭਗਵਤੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਦੇਲਤਰਾਮ ਦਵਾਰਕਾਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਬੜੇਦਾ ਐਂਡ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1) ਦੀ ਫਰਮ ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਰਸੀਦ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਆਜ।

ਰਾਮਦਾਸ ਵਿਠਲਦਾਸ ਦਰਬਾਰ ਬਨਾਮ ਅਮਰਚੰਦ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (2) ਵਿੱਚ, ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੇ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਰਸੀਦ ਧਾਰਾ 103 ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ "ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਸਾਧਨ" ਸੀ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ. ਪੰਨਾ 637 'ਤੇ ਲਾਰਡ ਪਾਰਕਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ: -

"ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਸਿਰਲੇਖ' ਦੇਵਾਂ ਸਮੀਕਰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੜਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਾਧਨ ਜਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸਬੰਧਤ ਹੈ."

634 ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪੰਨੇ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ-

"ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਸ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਖਾਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ 'ਟਾਈਟਲ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼' ਜਾਂ 'ਟਾਈਟਲ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼' ਹੈ, ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਮਰਥਨ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੁਆਰਾ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ \*\*\*\*"

ਨਾਗਪੁਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਭਯਾਲਾਲ ਰਾਮਰਤਨ ਜੈਸਤਵਾਲ ਬਨਾਮ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਬੀ.ਐਨ. ਰੇਲਵੇ (1) ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਐਂਡੋਰਸੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸ੍ਰੀ ਰਾਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਮਿੱਲਜ਼, ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (2) ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੰਨਾ 388 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਕਈ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਾਂਗਾ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੂਸਰਾ ਨੁਕਤਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਧਿਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਿਖਾਓ ਕਿ ਮਾਲ

ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਰਖਾਸਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਹੁਣ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਬਦਾਮੀ ਬਾਗ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਕੇਸ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਨਾ ਤਾਂ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਗੋਸਾਈਂ ਦੀ ਅਗਲੀ ਪੇਸ਼ੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਇਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਭਾਰਤ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਉਸ ਦਿਨ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਮਾਲ ਦੀ ਨਵੀਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਈ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੀਮਤ ਕਲਕੱਤਾ ਵਿਖੇ ਸੀ। ਦਿਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਰਮ ਬ੍ਰਿਜ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਖੇਪ ਲਈ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ “ ਜੋ ਕਿ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਵਧਾ-ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ "ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ" ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਮਦ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਸਖ਼ਤ ਸਬੂਤ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੰਜ਼ਿਲ. ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਮੁੱਦਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਸੀ. "ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕੀ ਹੈ? ਪੇਪਰ ਬੁੱਕ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੰਨਾ 11 'ਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹਿਸ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਸਬੂਤ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਦੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਪੀ. 4, ਜੋ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿਕਰੇਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਚਲਾਨ ਦੀ ਕਾਪੀ ਹੈ, ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਸਬੂਤ ਜਾਂ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਪੀ. 4 ਅਸਲ ਦੀ ਕਾਪੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਅਸਲ ਚਲਾਨ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਕਾਗਜ਼ੀ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਪੰਨਾ 22 'ਤੇ ਛਾਪੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਪੀ. 3 ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਕੀਲ ਫਿਰ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਮਾਪ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਬਦਲਣ ਦੀ ਕੀਮਤ ਹੈ। ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਟ੍ਰੈਮਸ ਬਰੁਕਸ ਐਕਟੀ ਬੋਲਾਗ ਬਨਾਮ ਜੈਨ ਐਂਡ ਪੀਟਰ ਹਚਿਨਸਨ (1) ਵਿੱਚ ਹਾਊਸ ਆਫ਼ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਕੇਸ ਮੈਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਹੁਣ ਜੇ ਕੇਸ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਕਦੇ ਵੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦਾ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾ ਦਬਦਬਾ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ- ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦਾਇਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਫਿਰ ਲਾਚਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਉਸ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗੁੰਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਕਾਠੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਚੈਪਮੈਨ ਬਨਾਮ ਦਿ ਗ੍ਰੇਟ ਵੈਸਟਰਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1), 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ। ਉੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਗੇਦਾਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ

ਗਿਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ 27 ਤਰੀਕ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਮਾਲ 25 ਤਰੀਕ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਚਾਨਕ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮ ਸੜ ਗਿਆ। ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸੇ ਦਿਨ ਮੁਦਈ ਨੇ ਆਪਣਾ ਸਾਮਾਨ ਮੰਗਵਾਇਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਵਿਰੁੱਧ ਆਮ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਰਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਗੁਜ਼ਰਨਾ ਪਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੀ ਆਮਦ, ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਮ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਵਜੋਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਮਹਿਜ਼ ਗੋਦਾਮ ਬਣ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰਵਾਈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹਾਰ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਕੇਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਪੰਨਾ 282 'ਤੇ ਕਾਕਬਰਨ ਸੀਜੇ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਵਾਰ ਖੇਪਕਰਤਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਕੇ ਮੋਰਚੇ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇੱਕ ਆਮ ਬੇਲੀ ਦੀ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਗੋਦਾਮ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋ ਕੇ; ਉਹ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਕੀ ਹੋਵੇਗਾ ਡੀਨਿੰਗ © ਕਦੇ-ਕਦੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ, ਹੱਟ ਇੰਡੀਆ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਵਜੋਂ, ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਖਾਸ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਲਈ ਸ੍ਰੀ ਗਰੇਵਰ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ 23 ਜੁਲਾਈ 1947 ਨੂੰ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਪੁੱਜਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਕਦੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਲਾਚਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਮਾਲ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਕਦੋਂ ਆਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਗਵਾਹ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵੈਗਨ 23 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਆਈ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਬੂਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ.ਐਲ ਨੇ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੈਗਨ ਪਹੁੰਚੀ ਤਾਂ ਪੁਲਿਸ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੀਆਂ ਸੀਲਾਂ ਟੁੱਟੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵੈਗਨ ਕਦੇ ਵੀ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਈ। ਸਥਿਤੀ ਜਿੱਥੇ ਇਸਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਵੈਗਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵੈਗਨ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਸਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਨਾ ਤਾਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ 23 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਆਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮਾਲ ਉਸ ਗੱਡੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਇਹ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ 23 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੋਵੇ।

ਫਿਰ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੀ ਹੈ? ਮਿਸ਼ੇਲ ਬਨਾਮ ਲੈਂਕਾਸ਼ਾਇਰ ਅਤੇ ਯੋਰਕਸ਼ਾਇਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1) ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਕੁਝ ਫਲੈਕਸ ਦਾ ਖੇਪਦਾ ਸੀ ਜੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸੂਚਨਾ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੀ ਲੇੜ ਸੀ \* ਭਾਰਤ। ਇਸ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਇਸਨੂੰ ਆਮ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖੇਗੀ, ਪਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਇਕੱਲੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਗੋਦਾਮ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖੇਗੀ, ਅਤੇ ^6 ਆਮ

ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਜਾ ਕੇ ਭੇਜੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਵਿਖੇ ਦੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਗਿੱਲੇ ਮੈਸਮ ਕਾਰਨ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵੇਅਰਹਾਊਸਮੈਨ ਜਾਂ ਭਾੜੇ ਲਈ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣਗੇ।

ਮਿਸਟਰ ਗਰੇਵਰ ਨੇ ਫਿਰ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਜੇਸਫ ਟਰੇਵਰਸ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੂਪਰ (1), ਜਿੱਥੇ ਲਾਰਡ ਲੋਰਬਰਨ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਇਹ ਉਸ (ਜ਼ਮਾਨਤੀ) ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਖੁਦ ਕਰਨੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ”

ਅਤੇ ਲਾਰਡ ਹੈਲਸਬਰੀ ਨੇ ਉਸੇ ਪੰਨੇ 'ਤੇ ਕਿਹਾ-

“ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਇਨਾਮ ਲਈ ਇੱਕ ਜ਼ਮਾਨਤ, ਅਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਸੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਉਚਿਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੀ ਸਹੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਸੀ।”

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਧਾਰਾ 72 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ-

“72(1) ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਦੇ ਹੋਣਗੇ ਇੰਡੀਅਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 151, 152 ਅਤੇ 161 ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਜ਼ਮਾਨਤ। ”

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ »• ਇਸਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ- ਫਿਨ ਬ੍ਰਿਜ ਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 151, 152 ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਦੀ ਹੈ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 151 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੇਖਭਾਲ ਓਨੀ ਹੀ ਹੈ ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਸੂਝਵਾਨ ਵਿਅਕਤੀ, ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਆਪਣਾ ਸਮਾਨ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਧਾਰਾ 152 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਜ਼ਮਾਨਤ ਵਾਲੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਗੁਆਚਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਸਨੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 151 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇਕਰ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਦੇ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਸਾਮਾਨ ਸਹੀ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਡਿਲਿਵਰ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਲਈ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੇਸ ਅਤੇ ਕਨੂੰਨੀ ਕਾਨੂੰਨ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਬਹੁਤ ਚੌਕਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਪੁਰਦਗੀ, ਇਹ ਉਸਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 56 ਹੈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਲਾਵਾਰਿਸ ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜੇ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਸ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਉਹ ਡਿਲਿਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ

ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਜਾਂ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਥੋਪਦਾ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਗੋਸਾਈਂ ਨੇ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਮੁਈ ਚੰਦ (1) ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰਿਓਤੀ ਰਾਮ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਕਲਰਕ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾਲ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ। ਪਰ ਉਹ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹੋ ਗਿਆ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਡੱਮਣ ਲਾਲ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿਹਾ, ਪਰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਖੋਪ ਗੁੰਮ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫਰਮ ਬ੍ਰਿਜ ਨੇ ਮੁਦਈ ਨੇ 2,060 ਰੁਪਏ ਦੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਸੀਲ ਵੈਨ ਵਿੱਚ ਮੰਜ਼ਿਲ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਉਸੇ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਮਾਲ-ਸ਼ੈੱਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਂ ਧਰਮ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀਅਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿਚ ਤੱਥ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਥੇ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿਚ ਤੱਥਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਥੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਰਸੀਦ ਸੀ। ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਰਥਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਮਿਸਟਰ ਗੋਸਾਈਂ ਨੇ ਫਿਰ ਲੇਤਫੀ ਰਾਜਾ ਅਤੇ ਸੰਨਜ਼ ਫਰਮ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (1) ਵਿੱਚ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਮਿਆਦ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ? ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਜੋ ਕਿ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਆਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਵਧਦੀ। ਮੈਂ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 72 ਦੇ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦਾ ਪਤਾ ਸੀ। ਮਾਲ, ਪਰ ਉਹ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਨਹੀਂ ਸੀ- ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕਾਰਨ - ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਵਿਗੜ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਕੇਸ ਨਾਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਛਰੂ ਰਾਮ ਦੀ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਦਿਆ ਸਾਗਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (2) ਵਿੱਚ ਜੇ. ਸੈਕਸ਼ਨ 72 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ: ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਸਿਰਫ਼ ਭਾਰਤੀ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਲਾਗੂ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਲਈ। ਅਜਿਹੇ ਵਾਜਬ ਬ੍ਰਿਜ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਦੇਖ-ਭਾਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਖਾਤੇ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੇ ਉਸ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਕੇਸ, ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਮੁਈ ਚੰਦ (1), ਅਤੇ ਸਕੱਤਰ ਆਫ਼ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਹਰੀਕਿਸ਼ਨ ਦਾਸ ਕੁਰ ਮੱਲ (2) ਵਿੱਚ ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਮਾਮਲਾ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ



ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 72 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੋ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 56 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਵਦਾਰੀ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਮਦ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ-ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਕਿ ਬੇਲੀ ਦੀ ਦੇਵਦਾਰੀ ਸਿਰਫ਼ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਰੇਲਵੇ ਅਜੇ ਵੀ ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਐੱਫ਼ਰੂ ਰਾਮ, ਰਾਜ ਸਕੱਤਰ ਬਨਾਮ ਹਰੀਕਿਸ਼ਨ ਦਾਸ-ਕੁਰਾ ਮੱਲ (2) ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਕੇਸ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਉਥੇ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸਨੇ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੀਂਹ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਲਾਮੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੀ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈ ਕੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਖੇਜ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਖੋਪਕਰਤਾ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਕੇਸ ਨਾਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ ਕਿ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਿਯਮ, ਭਾਵੇਂ ਸਹੀ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਕੇਸ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀ ਹੋਇਆ ਹੈ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ- ਭਾਰਤ, ਮੇਜ਼ੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਵਿਹੜੇ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਮੁਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਆਈ ਫਰਮ ਬ੍ਰਿਜ ਰੇਲਵੇਮੈਨਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਲੈਂਦਾ ਹੈ- ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਖੁਦ। ਇਹ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਮੁਦਈ ਦੀਆਂ ਲਾਚਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਨੇ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਨੇ ਸਹੁੰ ਖਾ ਕੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹ 7 ਅਗਸਤ 1947 ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਇਸ ਦਾ ਖੰਡਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜਿਰ੍ਹਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਮਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਹਕੀਕਤ ਇਹ ਬਣੀ ਹੋਈ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਜ਼ਮ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਾਮਾਨ ਮੁਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਜਿਸ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪੁੱਜਣ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਹੈ, ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮਾਲ ਉਥੇ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਾਲੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੀ ਗਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਜੋ ਵੀ ਆਇਆ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੇਗਲਪੁਰਾ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਦੀ ਦੇਵਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 1949 ਦੀ ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 38 ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 8 ਅਕਤੂਬਰ, 1950 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਸਿਰਫ਼ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮੁੱਲ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਮਾਲ.. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸਾਡੀ

ਰਾਏ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ 502 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਅਸਵੀਕਾਰ ਕਰਾਂਗਾ, ਜਿਸਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪਲੇਨ-ਟਿਫਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਜ ਵਜੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਘਟਾ ਕੇ 12,294-3-3 ਰੁਪਏ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ -

(ਏ) ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੈ ਤਸਦੀਕ ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਿਸਦਾ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਰਸੀਦ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(ਬੀ) ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਹੋਇਆ ਸੀ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਮਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀ।

(2) (a) ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਫ ਸਮਾਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਵਿਵਾਦ ਖੜ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਨਾ ਕਰਕੇ, ਕੀਮਤ ਦੀ ਰਕਮ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਛੱਡ ਦਿੱਤੇ ਸਨ। .

(b) ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਕੀਮਤ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

(c) ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਮਾਪ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹੁਣ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) (a) ਮੁਦਈ ਲੁਟੇਰਿਆਂ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਸੀ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਵਜੋਂ ਉਸਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। .

(b) ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੋਂ ਆਇਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ।

(4) ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 151, 152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਪਹੁੰਚਣ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। . '

(5) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਖੋਪਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਝਾਂਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜ਼ਮਾਨਤਦਾਰ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

(6) ਇਸ ਖਾਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(7) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਆਜ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਫ਼ਰਮਾਨ ਉੱਪਰ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਭਾਵ, 12,294-3-3 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਮੁਦਈ ਦੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਅਨੁਪਾਤੀ ਖਰਚੇ ਹੋਣਗੇ।

ਸੋਨੀ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

-----

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ 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 |