

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਕਪੂਰ ਅਤੇ ਪਾਸੀ, ਜੇ.ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, - ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਅਪੀਲ ਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਸਰਦਾਰਨੀ ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ

ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ: 135 ਆਫ 1950

1956

17 ਦਸੰਬਰ

ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ— ਰੇਲਵੇ— ਉਪ-ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਉਲਟ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਭਾਵ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ— ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਭਾਵੇਂ ਅਪਰਾਧੀ— ਕੀ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ— ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਲਈ - ਅਜਿਹਾ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ- ਅਜਿਹੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਭਾਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੋਵੇ।

10 ਅਕਤੂਬਰ 1947 ਨੂੰ ਐੱਸ.ਐੱਸ.ਐੱਨ. ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਹ ਟਰੇਨ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਟਰੇਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਐੱਸ.ਐੱਸ.ਐੱਨ. 8 ਅਕਤੂਬਰ, 1948 ਨੂੰ, ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਐੱਸ.ਐੱਸ.ਐੱਨ. ਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ 1,00,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਯੂਨੀਅਨ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ 10,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਟਕਰਾਅ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਐੱਸ.ਐੱਸ.ਐੱਨ. ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਵਿਚ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐੱਸ.ਐੱਸ.ਐੱਨ. ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ, ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ (1) ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ, ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(2) ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਉਪ-ਨਿਯਮ ਦੇ ਉਲਟ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਇੱਛਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਜੇਕਰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(3) ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੀ ਸਵਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣ ਕੇ ਚੋਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ 'ਤੇ ਵੀ, ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਲਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਦਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਿਰਤਕ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

(4) ਕਿ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਦਾ ਕੰਮ ਬੰਧਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ। ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲਿਫਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਰੇਲਵੇ ਨੌਕਰ ਦਾ ਕੰਮ, ਜੇ ਇਹ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ

ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਕੰਮ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਹੈ ਜੋ ਨੌਕਰ ਹੈ। ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ; ਅਤੇ

(5) ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1947 ਨੂੰ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਿ੍ਰਤਕ ਅਜਿਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਈਸ਼ਰ ਸਿੰਘ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਕਰਨਾਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ, ਮਿਤੀ 16 ਮਾਰਚ, 1950 ਨੂੰ, ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ 10,000 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਨੁਪਾਤਕ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਐਫਸੀ ਮਿੱਤਲ ਅਤੇ ਸੁਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਟੇਕ ਚੰਦ ਅਤੇ ਗੁਰਬਖ਼ਸ਼ ਸਿੰਘ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਜੱਜਮੈਂਟ

ਕਪੂਰ, ਜੇ, ਇਹ ਮਿਸਟਰ ਈਸ਼ਰ ਸਿੰਘ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਕਰਨਾਲ, ਦੁਆਰਾ 16 ਮਾਰਚ, 1950 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਅਪੀਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੋਹਨ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਦੋ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਟੱਕਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ।

ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਰਾਵਲਪਿੰਡੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਪਰ ਵੰਡ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਹ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਰਹਿਣ ਲਈ ਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਨੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹ ਵਿਆਪਕ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। 6 ਅਕਤੂਬਰ, 1947 ਨੂੰ, ਉਹ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਜਾਣ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 10 ਅਕਤੂਬਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਿਨ ਉਹ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਜਾ ਰਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਗਵਾਹੀ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਹੈ, ਪਰ ਗਾਰਡ ਦੇ ਸਬੂਤ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 3, ਕੁੰਦਨ ਲਾਈ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ 36 ਵੈਗਨਾਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੋਗੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਫੌਜੀ ਸਰਦਾਰਨੀਸਕੌਰਟ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਮਾਲ ਵੈਗਨ ਸਨ। ਸਹਾਇਕ ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਜਮੀਅਤ ਰਾਏ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 1, ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਇੱਕ ਮਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੋਗੀ ਨੂੰ ਫੌਜੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

ਮੁਦਈ ਦਾ ਇਲਜ਼ਾਮ ਹੈ ਕਿ ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਹੋਰ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰਾਂ ਸਮੇਤ ਇਸ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਰਾਤ 10-30 ਵਜੇ ਟੱਕਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1947 ਨੂੰ, ਤਰੌਤੀ ਅਤੇ ਕਰਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੀਲ ਨੰਬਰ 77 ਦੇ ਨੇੜੇ। 24 ਲੋਕ ਮਾਰੇ ਗਏ ਅਤੇ 110 ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ। ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀ.ਆਈ. ਹੈ, ਜੋ ਪੇਪਰ ਬੁੱਕ ਦੇ ਪੰਨਾ 83 'ਤੇ ਛਪੀ ਹੈ। ਨੰਦਾ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਿਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਹ ਡੀ-32 ਡਾਊਨ ਗੁਡਜ਼ ਟਰੇਨ ਸੀ ਅਤੇ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀ. 1 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੱਕਰ ਇਸ ਲਈ ਹੋਈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਕੋ ਲਾਈਨ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ।

ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ 8 ਅਕਤੂਬਰ, 1948 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਨੰਦਾ ਜੋ ਕਿ ਕਾਫੀ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਾਲਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਦੀ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ "ਜਾਣ-ਬੁੱਝ ਕੇ ਦੁਰਵਿਹਾਰ, ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਸਫਲਤਾ" ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕਾਂ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ

ਕਰਤਵਾਂ ਅਤੇ ਕੁਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ" ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ "ਅਧਿਕਾਰਤ ਫਰਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਜਾਂ ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਗਲਤੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ" ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਿ੍ਰਤਕ ਕਰੀਬ 5 ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਨਕਦੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਚੈੱਕ ਲੈ ਕੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਨੇ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ 1,00,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਨੰਦਾ ਨੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਵੀ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਅਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ। ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਯੂਨੀਅਨ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਟਕਰਾਅ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ।

ਹੋਰ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਨੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਟੱਕਰ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਨੰਦਾ ਦੇ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨਾ ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਹਿਮਤੀ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ, ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਨੰਦਾ ਸਹੀ ਟਿਕਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜਿਆਂ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ। ਯੂਨੀਅਨ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਹੋਰ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਨੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਟੱਕਰ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਨੰਦਾ ਦੇ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨਾ ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਹਿਮਤੀ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ, ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਨੰਦਾ ਸਹੀ ਟਿਕਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜਿਆਂ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ। ਯੂਨੀਅਨ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਜੇਕਰ ਯੂਨੀਅਨ ਉਭਾਰੇ ਗਏ ਦੂਜੇ ਨੁਕਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਕਿ ਨੰਦਾ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਗਵਾਹੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕੁਝ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦਾ ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਤੋਂ 71 ਵਿੱਚ "ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ" ਨਾਲ ਨਿੱਠਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 66 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਚਾਹਵਾਨ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਟਿਕਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 68 ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਜਾਂ ਟਿਕਟ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਇੱਕ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿੰਨ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ: (1) ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰੇਲ ਸੇਵਕ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, (2) ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਤੇ (3) ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ।

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਦੋ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਮੌਤ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੀ ਮੌਤ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 10,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ। ਪਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 82-ਬੀ ਤੋਂ 82-ਐਚ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਲੇਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੇ ਧਾਰਾ 82-ਐਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸਿਓਂ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ IX ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 118 ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਜਾਂ ਟਿਕਟ ਜਾਂ ਨਾਕਾਫੀ ਪਾਸ ਜਾਂ ਟਿਕਟ ਨਾਲ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਦੂਰੀਆਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 113 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਧੂ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਾਧੂ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 113-ਏ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਤੋਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 118(2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ-

“ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਮੁਸਾਫਰ, ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਰੁਕਣ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਿਸੇ ਡੱਬੇ ਦੀ ਛੱਤ, ਪੌੜੀਆਂ ਜਾਂ ਫੁੱਟਬੋਰਡ ਜਾਂ ਇੰਜਣ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਉਹ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੇ ਕਿ 50 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਸੇਵਕ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।”

ਧਾਰਾ 122 ਅਪਰਾਧ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧ ਤੋਂ ਬਚਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:- 1

122. (1) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਵੀਹ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(2) ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪੰਜਾਹ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।”

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਟਰੇਨ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਿਕਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹੀ ਟਿਕਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਜਾਂ ਟਿਕਟ ਜਾਂ ਨਾਕਾਫੀ ਪਾਸ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 113 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੈ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਉਣ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਮੁਦਈ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸੋਹਨ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ, ਜੇਕਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਲਈ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਗਵਾਹ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 3, ਮਨਜੀਤ ਸਿੰਘ ਜਿਸ ਨੇ ਦੱਸਿਆ

ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਤੇ ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਵਿਖੇ ਸਹਾਇਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਕੋਲ ਗਏ ਅਤੇ ਕਰਨਾਲ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਖੜ੍ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਖਰੀਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਉਹ ਉਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਗਏ ਜਿੱਥੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਸੀ ਪਰ ਬਹੁਤ ਭੀੜ ਸੀ। ਉਹ ਗਾਰਡ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਜੋ ਟਰੇਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਰੇਨ ਕਰਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਨੰਦਾ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਕਰੀਬ 40 ਤੋਂ 50 ਵਿਅਕਤੀ ਸਵਾਰ ਸਨ। ਅਗਲਾ ਗਵਾਹ ਜਵਾਹਰ ਸਿੰਘ ਪੀ.ਡਬਲਿਊ. 4, ਜੋ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਵੀ ਉਸੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ 'ਚ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਕਿ ਟਰੇਨਾਂ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਲਈ ਸਨ ਅਤੇ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਗੁਰਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ ਪੀ.ਡਬਲਿਊ. 5, ਜੋ ਨੰਦਾ ਦੀ ਮਾਂ ਦਾ ਭਰਾ ਹੈ, ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਦੋਸ਼ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇੰਦਰ ਸਿੰਘ ਪੀ.ਡਬਲਿਊ. 6, ਨੇ ਵੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੁਰਦਿੱਤ ਸਿੰਘ, ਪੀ.ਡਬਲਿਊ. 7. ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਅਸਿਸਟੈਂਟ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਜਮੀਅਤ ਰਾਏ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਉਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣ ਨਹੀਂ ਆਇਆ, ਕਿ 10 ਅਕਤੂਬਰ 1947 ਨੂੰ ਅੰਬਾਲਾ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਵਾਇਆ ਕਰਨਾਲ ਤੱਕ ਕੋਈ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਚੱਲੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਕੋਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨੰਬਰ ਡੀ 32 ਡਾਊਨ ਇੱਕ ਮਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਡੀ-32 ਮਾਰਸ਼ਲਿੰਗ ਯਾਰਡ ਤੋਂ ਖਿੱਚੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਹੜੇ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਖਾਲੀ ਵੈਗਨਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਭਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਉਸਨੇ ਫੌਜ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਇਹਨਾਂ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਇਆ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ "ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਫਸਣ" ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 2 ਸਾਲਿਗ ਹੈਮ, ਚੀਫ ਬੁਕਿੰਗ ਕਲਰਕ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 10 ਅਕਤੂਬਰ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 3, ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦਾ ਗਾਰਡ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨੂੰ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਭਰੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਹਾਇਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 1 ਜਮੀਅਤ ਰਾਇਤੋ ਨੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਇਆ ਜੋ ਕਿ ਸਟੇਸ਼ਨ ਸਟਾਫ ਅਤੇ ਫੌਜੀ ਐਸਕਾਰਟ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੁਰੂਕਸ਼ੇਤਰ ਵਿਖੇ ਵੀ ਉਸ ਨੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਿਲਟਰੀ ਐਸਕਾਰਟ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਰੋਕਿਆ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਹਾਇਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਨੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ। ਜਿਹੜਾ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚੋਂ ਹਟਾਇਆ ਤਾਂ ਇਹ ਲੋਕ ਦੁਬਾਰਾ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਅਤੇ ਕੁਝ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਕੀਤਾ ਜਦੋਂ ਰੇਲਗੱਡੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਅਗਲਾ ਗਵਾਹ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ. 5, ਕਾਂਸ਼ੀ ਰਾਮ ਜੋ ਕਰਨਾਲ ਵਿਖੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਸੀ। ਜਿਹੜਾ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਦੀਆਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਪਾਣੀਪਤ ਤੱਕ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਗੈਰ-ਸ਼ਰਨਾਰਥੀ ਚੇਤਾਵਨੀਆਂ ਅਤੇ ਮਨਾਹੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਰਹੇ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਨੋਟ ਵੀ ਸੀ। ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਮਿ੍ਰਤਕ ਬਿਨਾਂ ਟਿਕਟ ਟਿਕਟ ਦੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ

ਨਾ ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ।

ਮੈਂ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਸਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮਿ੍ਰਤਕ ਨੰਦਾ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਅਤੇ ਕੁਰੂਕਸ਼ੇਤਰ ਦੇਵਾਂ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵੈਗਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਵੈਗਨਾਂ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹ ਗਏ। . ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਗੱਡੀ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਲਈ ਸੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਅੱਗੇ ਜਾ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 68 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਮਿ੍ਰਤਕ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੁਦਈ ਕਿਸੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕਿ ਸੋਹਣ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਜਾ ਰਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਡੀ-32 ਡਾਊਨ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 122 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਕੋਈ ਟਰੇਨ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਜੋ ਕਿ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ, ਸਗੋਂ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ?

ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਕਲਰਕ ਅਤੇ ਲਿੰਡਸੇਲ ਐਨ ਟੋਰਟਸ, ਗਿਆਰ੍ਹਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਪੀਪੀ . 362-363 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕੋ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਦੋ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਟੱਕਰ ਉਹਨਾਂ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ: ਵੇਖੋ ਸਕਿਨਰ ਬਨਾਮ ਐਲ.ਬੀ. ਅਤੇ ਐਸ.ਸੀ. ਰੇਲਵੇ (1), ਅਤੇ ਆਇਲਜ਼ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਆਰ. ਰੇਲਵੇ (2), ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਸਾਰਨੀ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕੈਰੇਜ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰੇ, ਪਰ ਇਹ ਡਿਊਟੀ ਸਿਰਫ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਬਕਾਇਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਦੋ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਟਵਿਨ ਬਨਾਮ ਬੀਨਜ਼ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ, ਲਿਮਟਿਡ, (3), ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਾਰਨੇਟ (4)। ਬੀਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, ਅਤੇ ਪੋਸਟ ਆਫਿਸ ਸੇਵਿੰਗਜ਼ ਬੈਂਕ, ਬੀਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਾਬਕਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੈਂਕ ਲਈ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵੈਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਦਾਇਤ ਸੀ ਕਿ ਵੈਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸਫ਼ਰ ਨਾ ਕਰਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਪਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵੈਨ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਇੱਕ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਯਾਤਰੀ ਟੀ. ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੀਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਦੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ, ਵੈਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹਿਣ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਸਿਰਫ਼ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬੀਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਮੁਨਾਸਬ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਵੈਨ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੀ. ਬੀਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੈਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਵੈਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਲਈ ਟੀ. ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਅਗਲਾ ਮਾਮਲਾ, ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਰਨੇਟ (4), ਕੁਝ ਮਹੱਤਵ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦਾ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਜੋ ਪੇਰੇ ਮਾਰਕੁਏਟ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਰੇਲਗੱਡੀ ਉਲਟਾ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਵੈਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ

ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਵੈਨ ਨੂੰ ਮੇਨ ਲਾਈਨ ਦੇ ਸਾਈਡਿੰਗ ਫਾਊਲ 'ਤੇ ਛੱਡਣ ਵਿਚ ਸੀ ਜਦੋਂ ਸਵਿੱਚ ਮੇਨ ਲਾਈਨ ਲਈ ਸੈੱਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ ਜੋ ਉਲਟਾ ਕੇ ਪੇਰੇ ਮਾਰਕੁਏਟ ਯਾਰਡ ਵਿੱਚ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਉਹ ਇੱਕ ਕਾਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸਿਰੇ ਵਾਲੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਛਾਲ ਮਾਰ ਕੇ ਇੱਕ ਪੈਰ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਕਦਮ 'ਤੇ ਰੱਖ ਕੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਗੱਡੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸੱਦਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਕਾਰ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹ ਕੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪ੍ਰੀਵੀ ਕਾਉਂਸਿਲ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਬ੍ਰੇਕਸਮੈਨ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਇੱਕ ਸੱਦਾ-ਪੱਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਸ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਲਾਰਡ ਰੋਬਸਨ ਨੇ ਪੰਨਾ 369 'ਤੇ ਕਿਹਾ-

" ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈਯੋਗ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੇਸ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੇ ਵਾਰਡਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਿਖਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ"।

ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਸ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਾ ਕਰੇ ਜਾਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਸ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਅਚਾਨਕ ਖਤਰਾ ਪਾ ਕੇ ਆਮ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਵਧਾਵੇ, ਪਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਇਨਾਮ ਲਈ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲਾਰਡ ਰੋਬਸਨ ਨੇ ਪੰਨਾ 369 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ-

"* * * ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸੇਵਕਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਨ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਇੱਕ ਫਰਜ਼ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਇਨਾਮ ਲਈ ਲੈਂਦੇ ਹਨ. ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ। ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਉਹਨਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ 'ਤੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜੋਖਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ), ਕਿਉਂਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ; ਨਾ ਹੀ ਉਹ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰੱਖ ਕੇ ਕਥਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਕੋਈ ਛੁੱਟੀ ਨਹੀਂ ਮੰਗਦਾ ਅਤੇ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

ਇਸ ਲਈ, ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ "ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਬੀ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਗ੍ਰੇਟ ਨਾਰਦਰਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਹੈਰੀਸਨ (1), ਲਾਇਗੋ ਬਨਾਮ ਨਿਊਬੋਲਡ (2), ਅਤੇ ਮੁਰਲੇ ਬਨਾਮ ਗਾਰੋਵ, (3), ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਹਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕਾਉਂਸਿਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੇ ਤੱਥ ਲਗਭਗ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦੇ-ਜੁਲਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇੱਕ ਗੁੰਡਾਗਰਦੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਸ ਵਰਗੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਚਿਤ ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਲਿਆ ਹੈ।

ਲਾਇਗੋ ਬਨਾਮ ਨਿਊਬੋਲਡ (2) ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਨੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨਾਲ ਉਸ ਦੇ ਕਾਰਟ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ। ਮੁਦਈ, ਮੁਦਈ ਦੇ ਨੌਕਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ, ਪਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਆਪਣੇ ਸਮਾਨ ਸਮੇਤ ਕਾਰਟ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕਾਰਟ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਾਰਟ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਉਹ ਉਸ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਲੱਗੀ ਸੀ। ਪੋਲੋਕ, ਸੀ.ਬੀ. ਨੇ ਪੰਨਾ 180 'ਤੇ ਕਿਹਾ-

"ਮੌਜੂਦਾ ਮੌਕੇ 'ਤੇ, ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਲਿਆਇਆ, ਉਹ ਪੂਰੀ ਉਮਰ ਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਕਾਰਟ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹ ਗਈ। ਉਸ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੋਸ਼ੀ ਵਿਹਾਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਨਤੀਜੇ ਭੁਗਤਣੇ ਪੈਣਗੇ।

ਲੋਵੇਰੀ ਬਨਾਮ ਵਾਕਰ (1) ਵੀ ਦੇਖੋ।

ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸਮਾਈਲ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਬੜੋਦਾ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ (2) ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕਾਊਂਸਿਲ ਕੇਸ, ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਾਰਨੇਟ (3), ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਮੁਦਈ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਦੋਹਾਦ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮਾਲ ਯਾਰਡ ਵਿੱਚ ਗਿਆ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਪਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀਆਂ ਦੋਵੇਂ ਲੱਤਾਂ ਕੱਟਣੀਆਂ ਪਈਆਂ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਦੇ ਪਾਰ ਚੱਲਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇਸ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਦੇਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੰਘਣ ਜਾਂ ਚਲਦੀਆਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੰਨਾ 831 'ਤੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਕੇਸ (3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਵਿਦਵਾਨ ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ-

"ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹੈ"।

ਮਿਸਟਰ ਟੇਕ ਚੰਦ ਨੇ ਫਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੰਨਿਆ ਕਿ, ਫੈਸਲਾ ਮੁਦਈ ਦੀ ਯੋਗਦਾਨੀ ਅਣਗਹਿਲੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਪਰ ਬਿਊਮੋਟ ਸੀ ਜੋ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਅਨੁਪਾਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪੰਨਾ 831 'ਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ--

"ਮੁਦਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਲਈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਲਈ, ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨੌਕਰ ਦਾ ਜੋ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇੱਕ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ, ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਆਮ ਯਾਤਰੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕੈਟਾਨੋ ਡੀ ਮੇਲੋ ਬਨਾਮ ਮੈਰੀਡੀਅਨ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ (1)। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਇੱਕ ਗਾਹਕ ਦੇ ਘਰ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ, ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੀੜਾ ਚੁੱਕਿਆ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉਹ ਕਰੰਟ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਕਰੰਟ ਲੱਗ ਗਿਆ। ਹਰਜਾਨੇ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨੇ ਮਿ੍ਰਤਕ ਲਈ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਨਿਭਾਇਆ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ।

ਸ੍ਰੀ ਟੇਕ ਚੰਦ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਿ੍ਰਤਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਚਾਰਲਸਵਰਥ ਤੋਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਬਾਰੇ, ਦੂਜੇ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 103 'ਤੇ ਇੱਕ ਬੀਤਣ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ-

"ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇੱਕ ਧਿਰ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।"

ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਮਿ੍ਰਤਕ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸੱਦੇ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਪੰਨਾ 218 'ਤੇ ਇੱਕ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਰਡ ਐਟਕਿਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-

"ਮੈਂ ਜਾਣਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਕਿਸੇ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਦੋਂ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਜੋ ਜੇਕਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਜੋਂ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੋਚਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਬੇਸ਼ਕ, ਉਹ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉਸ ਨੂੰ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਹੈ।"

ਪਰ ਇਹ ਹੁਕਮ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਹ ਬਿਆਨ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਾਣ-ਬੁੱਝ ਕੇ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਸੱਟ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਕਿਉਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਸੱਟ ਮਾਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੇਸ. ਪਰ ਅਗਲੇ ਹੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਰਨੇਟ (1) ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ -

"ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਟੱਕਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਟਰੇਨ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।"

ਇਹ ਫ੍ਰੈਂਚ ਬਨਾਮ ਹਿਲਸ ਪਲਾਈਮਾਊਥ ਕੰਪਨੀ (2) ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ —

"ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਹਾਈਵੇਅ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇੱਕ ਟ੍ਰੈਕ ਰਾਹੀਂ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ, ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੇ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਹਿਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ, ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਟਰੈਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲਾਈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ।

ਗਿਆਰ੍ਹਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 691 'ਤੇ ਕਲਰਕ ਅਤੇ ਲਿੰਡਸੇਲ ਨੂੰ ਟਾਰਟਸ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 613, ਹੈਲਸ਼ਮ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਵਾਲੀਅਮ 23, ਅਤੇ ਸਫਾ 125 ਤੋਂ ਪੰਨਾ 127 'ਤੇ ਪੋਲੋਕ ਆਨ ਟੋਰਟਜ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਨਹੀਂ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਦਦ ਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਿ੍ਰਤਕ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਸ, ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਬਾਰਨੇਟ (1)

ਗਿਆਰ੍ਹਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 691 'ਤੇ ਕਲਰਕ ਅਤੇ ਲਿੰਡਸੇਲ ਨੂੰ ਟਾਰਟਸ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 613, ਹੈਲਸ਼ਮ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਵਾਲੀਅਮ 23, ਅਤੇ ਸਫਾ 125 ਤੋਂ ਪੰਨਾ 127 'ਤੇ ਪੋਲੋਕ ਆਨ ਟੋਰਟਜ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਦਦ ਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਿ੍ਰਤਕ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਸ, ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਾਰਨੇਟ (1) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਫਿਰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੋਹਨ ਸਿੰਘ ਨੰਦਾ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 82-ਏ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ, ਇਸ ਲਈ, ਹਰਜਾਨੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਅਤੇ ਨੂਰ ਮੁਹੰਮਦ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਸਮਰਾਟ (2) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਲਜ਼ਮ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਦੇ ਫੁੱਟਬੋਰਡ 'ਤੇ ਸਫਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਿਵਲ ਸਰਜਨ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜੋ ਉਸੇ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਉਹ 400 ਗਜ਼ ਤੱਕ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਟਰੇਨ

ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਹੇਠਾਂ ਛਾਲ ਮਾਰ ਗਿਆ ਅਤੇ "ਬਹੁਤ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਚ ਗਿਆ" ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੀਫ਼ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਯਾਤਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਟਿਕਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ "ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਯਾਤਰੀ ਸੀ, ਪਰ ਰੇਲਗੱਡੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫੁੱਟਬੋਰਡ 'ਤੇ ਰਹਿ ਕੇ, ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬਣਾ ਲਿਆ"। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਕੁਝ ਹੋਰ ਹੀ ਜਾਪਦੇ ਹਨ।

ਦੋਸ਼ੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਿਵਲ ਸਰਜਨ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਫਸਟ ਕਲਾਸ 'ਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਟਰੇਨ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਤਾਂ ਉਹ ਵੀ ਟਰੇਨ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹ ਮੁਸਾਫਰ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। . ਦਿ ਲਾਇਨ (1), ਜੋ ਕਿ 1854 ਦੇ ਮਰਚੈਂਟ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਕੇਸ ਸੀ, ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕੈਪਟਨ ਨੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਅਤੇ ਸਹੁਰੇ ਨੂੰ ਚੁੱਕ ਲਿਆ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਪਾਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਰ ਰੌਬਰਟ ਫਿਲਿਮੋਰ ਨੇ ਕਿਹਾ-

"* * ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇੱਕ ਮੁਸਾਫਰ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਘਟਨਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ"।

(ਦੇਖੋ ਐਲ.ਆਰ. 2 ਏ. ਅਤੇ ਈ.102)। ਪਰ ਇਸ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟ੍ਰਾਡਜ਼ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਦੇ ਪੰਨਾ 2110 'ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ-

"ਕਿਰਾਇਆ ਦਾ ਇੱਕ ਆਮ ਭੁਗਤਾਨ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਬੂਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ; ਪਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ (ਅਫਸਰਾਂ ਅਤੇ ਅਮਲੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਕੋਈ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਫਰਜ਼ (ਪੀ. ਸੀ., ਦ ਲਾਇਨ, ਸੁਪ.) (1) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। "

ਹੁਣ ਕੁਝ ਅਮਰੀਕਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੱਦਾ ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਯਾਤਰੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਹੋਰ ਨਹੀਂ। ਇਨਕੈਂਡਿਡ ਬਨਾਮ ਲੁਈਸਵਿਲ, ਐਨ.ਓ. ਅਤੇ ਟੀ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਬ੍ਰੇਕਮੈਨ ਕੋਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲੰਘਣ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਵਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬਣਾਉ. ਸਿਮੰਸ ਬਨਾਮ ਓਰੇਗਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (2) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦਾ ਕੰਡਕਟਰ ਜਾਵਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਰੇਲ ਗੱਡੀ. ਪੰਨਾ 1023 'ਤੇ ਬੀਨ, ਜੇ, ਨੇ ਕਿਹਾ-

"ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦਾ ਕੈਰੀਅਰ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਂਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਹੋਰ ਅਮਰੀਕਨ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਗਾਰਡਨਰ ਬਨਾਮ ਸੇਂਟ ਲੁਈਸ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (3), ਬਲੈਂਡ, ਪੀ.ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ-

"ਮੁਦਈ ਧਿਰ ਨੂੰ ਮੁਦਈ" ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਜਾਂ ਨਾ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਤੇ

ਹਰ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਉਸ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇ, ਉਸਦੇ ਲਈ ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਇੱਕ ਆਮ ਕੈਰੀਅਰ ਸੀ।

ਵੈਂਡਾਲੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਡਾਰਬੀ (4) ਵਿੱਚ ਫੇਲਟ, ਜੇ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ:-

"ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇੱਕ ਮਾਲ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਅਤੇ ਅਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਇਹ ਚੁਣਦਾ ਹੈ।"

ਚੈਸਪੀਕ ਅਤੇ ਓ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸਮਿਥ (1) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਕੰਡਕਟਰ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ, ਭਾੜੇ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ, ਇਸ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ।

ਮੈਂ ਸਿਮੰਸ ਬਨਾਮ ਓਰੇਗਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (2) 'ਤੇ ਵਾਪਸ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਰੇਲਮਾਰਗ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਭਾੜੇ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਖਾਸ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਮਰਪਿਤ, ਅਤੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਆਚਰਣ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇੱਕ ਹੋਰ ਅਮੇਰੀਅਨ ਕੇਸ ਗ੍ਰੇ ਬਨਾਮ ਕੋਲੰਬੀਆ ਰਿਵਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (3) ਵਿੱਚ, ਠੋਕੇਦਾਰ ਦਾ ਨੌਕਰ ਜਿਸ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇੱਕ ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਨੂੰ ਟਰੇਨ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸਵਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਰੇਲਮਾਰਗ 'ਤੇ ਲੰਘਣ ਲਈ ਟਿਕਟ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਤੀ ਪੁੱਤਰ, ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਟਿਕਟ ਨੂੰ ਚੰਗਾ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਂਦਾ, ਉਸ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਅਪਰਾਧੀ ਨਹੀਂ ਹੈ [ਬੋਗੋਸ ਬਨਾਮ ਚੈਸਪੀਕ ਅਤੇ ਓਹੀਓ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (4) ਜੇ. ਪੰਨਾ 779 'ਤੇ ਬ੍ਰੈਨਨ, ਜੇ. ਨੇ ਕਿਹਾ-

"ਟਿਕਟ ਹੋਣਾ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਗਲਤ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਨਾ, ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਸਦੀ ਟਿਕਟ ਉਸਨੂੰ ਇਸ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਣ ਦਾ ਹੱਕ ਦੇਵੇਗੀ, ਉਹ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਹੈ।"

ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਕੇਸ ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਅਤੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਉਹ ਸੀ ਜਿਸਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਕੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਉਸਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਾਂ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਵਿਚਕਾਰ ਦਾਖਲ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਗਲਤ ਟਿਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੁਆਰਾ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਰੇਲਗੱਡੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ, ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ।

ਬੇਸ਼ੱਕ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਿਰ ਹੋਵੇ; ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਵੇਖੋ ਚਾਰਲਸ

ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਤੀਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਸਫ਼ਾ 114)। ਪਰ ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਬਿਨਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ, ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਯਾਤਰੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਚਾਰਲਸ ਦੇ ਵਰਥ ਆਨ ਨੇਗਲੀਜੈਂਸ, ਤੀਜੇ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਪੰਨਾ 115 'ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ:-

“ਜੇ ਯਾਤਰੀ ਧੋਖੇ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਨਾ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪਹਿਲੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰਫ ਤੀਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰੋ।”

ਪਰ ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਉਹਨਾਂ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਤੀਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਬੱਚੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਜੋ ਕਿਰਾਇਆ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੀ ਮਾਂ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹੁਣ ਤੱਕ ਜੋ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟਰੈਵਲਰ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਧੋਖਾਧੜੀ ਨਾਲ ਹੋਵੇ। ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਉਪ-ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਰੇਲਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਹਨ। , ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਬਨਾਮ ਬਾਰਨੇਟ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯਮ, ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਅਪਰਾਧੀ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਨੌਕਰ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਬਣਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਉਸ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਅਪਰਾਧੀ ਹੈ: ਟਵਿਨ ਬਨਾਮ ਬੀਨਜ਼ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ, ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੇਖੋ। , (2), ਇੱਕ ਕੇਸ ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕੋਨਵੇ ਬਨਾਮ ਜਾਰਜ ਵਿੰਪੀ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, (3), ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ-

- (1) ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ;
- (2) ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਉਪ-ਨਿਯਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ ਦੀ ਇੱਛਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਜੇਕਰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ;
- (3) ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੀ ਸਵਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣ ਕੇ ਚੋਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ 'ਤੇ ਵੀ, ਸਿਰਫ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਲਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਦਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਿ੍ਰਤਕ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ;
- (4) ਕਿ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੰਮ ਬੰਧਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ. ਕਿਸੇ

ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲਿਫਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਰੇਲਵੇ ਨੌਕਰ ਦਾ ਕੰਮ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਉਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਕੰਮ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ

(5) ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1947 ਨੂੰ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਿ੍ਰਤਕ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧੀ ਪ੍ਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਮੇਰੀ ਖੋਜ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਵਾਂਗਾ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਾਂਗਾ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਾਂਗਾ। ਪਰ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਆਪ ਹੀ ਚੁੱਕਣਗੀਆਂ।

ਪਾਸੀ, ਜੇ. - ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੀਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਓਹਨਾ 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।

Translated by: Vikas Nabh