

## ਫੁਲ ਬੈਂਚ

ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀ.ਜੇ., ਫਾਲਸੈਂ ਅਤੇ ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਜੇ.ਜੇ.ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ, - ਮੁਦਾਲਾ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

## ਬਨਾਮ

ਫਰਮ ਅਮੀਨ ਚੰਦ-ਭੋਲਾ ਨਾਥ-ਮੁਦਈ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ

## 1949 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 97

ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1908 ਦਾ IX)- ਅਨੁਛੇਦ 31- ਡਿਲੀਵਰ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖੇਪਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਕੱਦਮਾ- ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬਿੰਦੂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਲਈ - ਅਨੁਛੇਦ 31- ਦਾ ਦਾਇਰਾ- ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" - ਦਾ ਅਰਥ - ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ - ਕਿਵੇਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ - ਸੀਮਾ- ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ- ਕਿਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ- ਪੂਰੀ ਖੇਪ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਜਾਂ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧੂਰਾ ਠਹਿਰਾਓ - ਕੀ ਹੈ-- ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧ-- ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ - ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ - ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼ (stare decisis) ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ - ਕਿੰਨੀ ਦੂਰ ਲਾਗੂ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਿਲੀਵਰ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖੇਪਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸੀਮਾ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਜੋ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਕਾਲਮ ਇਸ ਅਨੁਛੇਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੈਰੀਅਰ/ਵਾਹਕ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਮੇਂ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਤੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕੈਰੀਅਰ/ਵਾਹਕ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਜਾਂ ਮਿਤੀ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਿਆਦ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਦੇਰੀ ਵਾਲੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਵੇ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਨਿਯਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਿਭਾਇਆ ਜਾਣਾ

ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲੇਟ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਵੇ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਉਦੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਹਿੰਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੈਰੀਅਰ/ਵਾਹਕ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਆਮ ਸਮਾਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਧਾਰਣ ਸਮਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅਟੱਲ ਨਿਯਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਕਦੋਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਸ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੈਰੀਅਰ ਸਮੇਂ (ਧਾਰਾ 161, ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ) 'ਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਜੇ ਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਾਰਨ ਯੋਗ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਹਨ ਜੋ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵੀ ਢੁਕਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਟਰੇਸਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੇਕਰ ਉਸ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀਮਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਕੱਠਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਦੇਵਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਚਿਤ ਜਾਂ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ, ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੰਸਾਈਨਰ (consignee) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਤੀਜੇ

ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਖੋਪ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਟਰਮੀਨਸ ਇੱਕ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਕਿ ਉਹ ਮਿਤੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮੁਨਾਸਬ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤ ਜਾਂ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾਅ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਹੈ ਕਿ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਇੱਕ ਕੋਰਸ ਜੋ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਬਰਾਬਰੀ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਕੋਰਸ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਗਲਤ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਿਧਾਂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਉਲਟ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਗਲਤ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜੱਜਾਂ ਲਈ ਸੁਵਿਧਾ, ਨੀਤੀ ਜਾਂ ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼ (stare decisis) ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਸ਼ੱਕੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਨੇ ਘੱਟ ਤਰਕਪੂਰਨ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੋਵੇ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਨਿਪਟਾਏ ਗਏ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ, ਆਦਿ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਕੇਸਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿੱਥੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।

ਕੇਸ-ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਐੱਨ.ਐੱਲ. ਸਲੂਜਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਸੇਮ ਦੱਤ ਬਾਹਰੀ ਅਤੇ ਰਾਮ ਸਰੂਪ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ।

ਹੁਕਮ

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਜੇ.-ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ/ਵਾਹਕ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਸਮਾਨ ਦੇ ਡਿਲੀਵਰ ਨਾ ਹੋਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਦਾ ਹੈ?"

ਇਸ ਸਵਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ: ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਫਰਮ ਅਮੀਨ ਚੰਦ ਭੋਲਾ ਨਾਥ ਨੇ 22 ਨਵੰਬਰ, 1944 ਅਤੇ 7 ਜੁਲਾਈ, 1945 ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਰਾਮ ਕ੍ਰਿਸਟੋਪੁਰ ਤੋਂ ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ ਲਈ ਟੀਨ ਦੀਆਂ ਪਿੰਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦੋ ਖੇਪਾਂ ਬੁੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ। ਪਹਿਲੀ ਖੇਪ 16 ਦਸੰਬਰ, 1945 ਨੂੰ ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਖੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ 11 ਸੀ.ਡਬਲਿਊ .ਟੀ.ਐਸ ਘੱਟ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਹ 5 ਸੀਡਬਲਿਊਟੀਐਸ ਘੱਟ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੁਝ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ 28 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1947 ਨੂੰ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਖੇਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਟੀਨ ਦੀਆਂ ਪਿੰਨੀਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ 8 ਜਨਵਰੀ, 1947 ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ 28 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1947 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਮੁਕੱਦਮਾ; ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ। ਫਿਰ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੁਦਈ-ਫਰਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ। ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਅਪੀਲ ਦੁਲਤ, ਜੇ., ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਮਤਭੇਦ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ।

ਦੇਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕਦੋਂ ਮਾਲ ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਖੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਸੇ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੈਰੇਜ/ਗੱਡੀ (carriage) ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮਿਆਦ ਸੀ ਜੋ ਸਪਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ।

Table

"ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਵੇਰਵਾ"	ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ	ਸਮਾਂ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪੀਰੀਅਡ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
ਜਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਲਾਭਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ	ਇੱਕ ਸਾਲ	ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਅਨੁਛੇਦ 30 ਅਤੇ ਇਹ ਅਨੁਛੇਦ ਕੁਝ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। 1871 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਧਾਰਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਦਾਇਰਾ 1877 ਦੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ 1871 ਦੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਸਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਸਨੂੰ 1899 ਵਿੱਚ ਘਟਾ ਕੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਲਮ (3) ਦੇ ਸ਼ਬਦ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਹੇ ਹਨ। 1871 ਤੋਂ ਬਰਕਰਾਰ ਅਤੇ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤ ਵਿਆਕਰਨਿਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। *ਨਗੋਂਦਰ ਨਾਥ ਬਨਾਮ ਸੁਰੇਸ਼* (A.I.R. 1932 P.C. 165.) ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ:-

"ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਆਪਹੁਦਰਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਕਠਿਨਾਈ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੇ ਵਿਚਾਰ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ, ਅਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਖਤ ਵਿਆਕਰਨਿਕ ਅਰਥ ਹੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਕ ਹਨ।"

ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੋਸਲ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ *ਜਨਰਲ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਲਾਈਫ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜਨਮਹੋਮਦ ਅਬਦੁਲ ਰਹੀਮ* (A.I.R. 1941 p.c. 6.) ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਇਸਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ:-

"ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥ ਆਯਾਤ ਵਿੱਚ ਭਾਸ਼ਾ, ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਗਰੀਬੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਵੱਡੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਤਕਲੀਫ਼ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ; ਫਿਰ ਵੀ ਇਹਨਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਕ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਮ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

ਇਸੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੋਸਲ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀ ਮਿੱਤਰਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਟੈਗੋਰ ਲਾਅ ਲੈਕਚਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਉਹ ਬਿਆਨ ਹੈ:-

"ਸੀਮਾ ਅਤੇ ਨੁਸਖੇ ਦਾ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਠੋਰ ਜਾਂ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ \*

ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਤੰਗੀ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਵੀ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੱਜ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵਧਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਨਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਪਵਾਦਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।"

ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤ ਜਾਂ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਕਾਲਮ ਇਸ ਅਨੁਛੇਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਮੇਂ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਤੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਕੈਰੀਅਰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਜਾਂ ਮਿਤੀ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਿਆਦ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਲੇਟ/ਦੇਰ ਵਾਲੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਵੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ/ਵਾਹਕ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਨਿਯਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਿਭਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਲੇਟ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਗੱਲਾਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਵੀ ਮੰਨ ਲਈਆਂ ਹਨ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਧਿਰਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਮਤਭੇਦ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲਈ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸਿਰਫ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਖੇਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਕੋਈ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਪੂਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ *ਜੈਨਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ* (A.J.R. 1951 Cal. 462) ਵਿੱਚ ਚੱਕਰਵਰਤੀ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲੜੀ ਹੈ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਮਾਮਲਾ ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ *ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਰਹੱਟਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਭੀਮਪਾ ਅਤੇ ਹੋਰ* ((1912) 17 I.C. 419) ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਪੁਰਾਣੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ *ਜੁਗਲ ਕਿਸ਼ੋਰ ਬਨਾਮ ਦਿ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਨਿਨਸੁਲਾ ਰੇਲਵੇ* (I.L.R. 45 All. 43) ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ

ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਸਮਰੱਥਾ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਇਨਕਾਰ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜੇ ਮਾਲ ਡਿਲਿਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਚੱਲਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਫਿਰ ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ (A.I.R. 1952 All. 897 (F.B.)), ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਨਰਾਇਣ ਅਈਅਰ (A.I.R. 1924 Mad. 567.), ਪਲਨੀਚਾਮੀ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (A.I.R. 1946 Mad. 133) ਨੂੰ ਆਧਾਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ, ਸੀਤਾਰਾਮਾ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਰਾਜ (A.I.R. 1950 Mad. 30), ਰਾਏਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿੱਲਜ਼ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ (A.I.R. 1947 Cal. 98), ਜੈਨਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ (A.I.R. 1951 Cal. 462), ਕੌਂਸਲ ਵਿਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਜੀ. ਅਹਿਮਦ (A.I.R. 1952 Nag. 77), ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਐਸ. ਜੀ. ਅਹਿਮਦ (A.I.R. 1954 Nag. 115), ਮੈਸੂਰ ਸਰਕਾਰ ਬਨਾਮ ਕਪੂਰ ਚੰਦ ਐਂਡ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (A.I.R. 1953 Mysore 16), ਮਾਨਸਰੋਵਰ ਏਜੰਸੀਆਂ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (A.I.R. 1955 Mysore 123), ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ। ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦ ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਰਹੱਟਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਭੀਮਪਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ((1912) 17 I.C. 419.), ਅਤੇ ਜੁਗਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਿਸ਼ੋਰ ਬਨਾਮ ਮਹਾਨ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਾਇਵੀਟ ਰੇਲਵੇ (I.L.R. 43 All. 43), ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਬਾਅਦ ਦੇ ਮਾਮਲੇ।

ਪਟਨਾ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਗੋਪੀ-ਰਾਮ ਗੋਰੀ ਸੰਕਰ ਬਨਾਮ ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ, (A.I.R. 1927 Ptt. 335), ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਕਾਮੇਸ਼ਵਰ ਸਿੰਘ (A.I.R. 1933 Pat. 45.), ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਕਾਸ਼ੀਰਾਮ ਮਾਰਵਾੜੀ (A.I.R. 1945 Pat. 268), ਅਤੇ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਬੰਸੀਧਰ ਮੋਦੀ (A.I.R. 1954 Pat. 548) ਇੱਕ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਵੀ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਮਾਮਲਾ ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਦ ਡਨਲੇਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਦਿੱਲੀ (I.L.R. 6 Lah. 301.) ਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਕਦੋਂ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਬੇਅਰਥ ਹੈ। ਅਗਲਾ ਮਾਮਲਾ ਜੇ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਸੀ ਖੇਸਲਾ, ਜੇ. ਵਲੋਂ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਸ ਖੁਰਾਣਾ ਬ੍ਰਦਰਜ਼, (A.I.R. 1951 Simla 254) ਦਾ ਫੈਸਲਾ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਥੋੜੀ ਹੋਰ ਉਦਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਡਿਲਿਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ:-

"ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਖੇਪਕਰਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਚੌਕਸ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਖੇਪ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਉਸਨੂੰ ਖੇਪ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਤ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸੰਧੀਕਰਤਾ

ਇਹ ਮੰਨ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਅਜੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਇਲਾਜ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਨੇ *ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਡਨਲੇਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ* (I.L.R. 6 Lah. 301), ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ। ਖੇਸਲਾ, ਜੇ., ਦੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਦੁਲਤ, ਜੇ.ਜੇ., *ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਅਮਰ ਸਿੰਘ* (1955 P.L.R. 403.) ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਮੁੱਖ ਨਿਰਣਾ ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ:-

"ਅਨੁਛੇਦ 31 ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਬਾਰੇ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਆਚਰਣ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।"

ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਨੇ ਫਿਰ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਕਾਫੀ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਦੇਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮਾਲ ਅਤੇ ਸੀਮਾ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਵੱਲੋਂ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ ਪੱਖਾਂ ਦਾ ਵਿਵਹਾਰ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਸੀ। ਇਸ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਕੇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ *ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਡਨਲੇਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ* (I.L.R. 6 Lah. 301) ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

*ਬੱਲੀ ਮੱਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ* (A.I.R. 1954 Pb. 44) ਵਿੱਚ, ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਆਖਰਕਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਾਲਾਤ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਨੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ। *ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਡਨਲੇਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ* (I.L.R. 6 Lah. 301) ਵਿੱਚ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਧਿਆਨ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਖੇਸਲਾ, ਜੇ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਇਹ ਸਵਾਲ *ਰਾਜਮਲ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ* (A.I.R. 1955 Punjab 83) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਫਿਰ ਆਇਆ, ਫਾਲਸ਼ੇ ਅਤੇ ਕਪੂਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇ.ਜੇ. ਕਪੂਰ, ਜੇ., ਨੇ ਮੁੱਖ ਨਿਰਣਾ ਲਿਖਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਫਾਲਸ਼ੇ, ਜੇ., ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਲਾਹਾਬਾਦ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਪਟਨਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ



ਲਈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਹ ਲਿਖਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਕੀ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ "ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ"। ਅੱਗੇ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

"ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਰੰਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਮੁਦਾਲਾ ਨਾਲ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। "ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ "ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਉਹੀ ਰਹੇਗਾ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਆਮ ਮਿਆਦ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

ਪੂਰੇ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਫੈਸਲੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹਨ ਕਿ ਖੇਪ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਾਂ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਮੇਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਪੂਰਾ ਹੋਣ 'ਤੇ। ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਕੇ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮਾਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਕਿ ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬੇਲੋੜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਮਾਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦਾ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਸਤਿਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ, "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਹਿੰਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ। ਇਹ ਉਸਾਰੀ ਮੈਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੀ ਜਾਪਦੀ। ਜੇਕਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਜੋਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, "ਇਨਕਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ" ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 18 ਅਤੇ 78 ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਅਰਥ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ *ਟਰਮੀਨਸ* ਕੋਅ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ ਜਿੱਥੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਰ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਅਨੁਛੇਦ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖਰੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਅਨੁਛੇਦ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਤੀਜੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਹ

ਦੇਰ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ। ਕੈਰੀਅਰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇਹ ਘੱਟ ਜਾਂ ਘੱਟ ਇਕਸਾਰ ਨਜ਼ਰੀਆ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸੰਧੀਕਰਤਾ ਦੇਵਾਂ ਲਈ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੈ। ਇਹ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਦੇ ਮਾਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਚਿੰਤਤ ਹਨ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹ ਦਲੀਲਾਂ ਲੇਟ/ਦੇਰੀ ਵਾਲੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦਾ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਦੂਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ੋਨਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਸੰਗਠਨ ਦੀ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕ ਸਾਲ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਲਈ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਵਾਧੂ ਮਿਆਦ, ਮੈਨੂੰ ਇੰਨੀ ਲੰਮੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਚੌਕਸ ਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਪੂਰੀ ਕਰਾਉਣ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕੇਸ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪੂਰਤੀਕਰਤਾ ਇੰਨੀ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਇਸਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਸੀਮਾ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਕਿ ਇਹ ਅਸੁਵਿਧਾ ਜਾਂ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ, ਭਾਰਤ ਦੇ *ਡੇਮਿਨੀਅਨ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਖੇਸਲਾ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ* " "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਖੇਸਲਾ, ਜੇ., ਭਾਰਤ ਦੇ *ਡੇਮਿਨੀਅਨ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਖੁਰਾਣਾ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (A.I.R. 1951 Simla 254)* ਅਤੇ *ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਦੁਲਤ ਜੇਜੇ ਦੁਆਰਾ ਡੇਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਅਮਰ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ, (1955 P.L.R. 403)* ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ "ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਅੱਗੇ ਸ੍ਰੀ ਸੇਮ ਦੱਤ ਬਾਹਰੀ ਦੁਆਰਾ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 1911 ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ

ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਹ ਗਲਤ ਅਤੇ ਅਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਾਣਯੋਗ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। *ਸ਼ਾ ਮੁਲਚੰਦ ਅੰਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਜਵਾਹਰ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ* (1953 S.C. 351)। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 181, ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਸੀ ਜਾਂ ਕੀ ਇਸਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਮਾਣਯੋਗ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

“ਸਾਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਦੇ, ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਯਕੀਨਨ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 158 ਅਤੇ 178 ਦੀ ਸਿਰਫ਼ ਸੇਧ ਹੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਰਥ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਮੀ ਲੜੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਆਇਆ ਹੈ। ਅਨੁਛੇਦ 181 ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ। ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਇਸ ਲੰਬੇ ਕੈਟੇਨਾ (catena) ਵਿੱਚ ਉਸ ਅਨੁਛੇਦ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ "ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ" ਸ਼ਬਦ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਨਿਆਂਇਕ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਪਹਿਲੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਣ ਲਈ ਆਏ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿੱਚ ਆਏ ਸਨ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਿ ਅਨੁਛੇਦ 158 ਅਤੇ 178 ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੇਧ ਅਨੁਛੇਦ 181 ਦੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਗ੍ਰਹਿਣ ਕੀਤੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਇਕੋ ਅਤੇ ਸਧਾਰਨ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਦਲਣ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੇਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹ ਕਾਰਨ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪੁਰਾਣੀ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਹੁਣ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਲੰਬੇ ਕੈਟੇਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ "ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ" ਦੇ ਅਰਥ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਏ ਹਨ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ ਜੋ ਭੇਤਧਾਰੀਆਂ ਲਈ ਮਾਣਯੋਗ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ-ਸ਼ਬਦ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਸਹਿਜੇ ਹੀ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੋਈ ਸਾਰਥਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਫਿਰ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 31 ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਹੁਣ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾਅ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਨਹੀਂ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਹੈ ਕਿ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਇੱਕ ਕੋਰਸ ਜੋ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਕੋਰਸ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਗਲਤ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਿਧਾਂਤ

ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਉਲਟ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਗਲਤ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ( *ਰੈਮਿਲਟਨ ਬਨਾਮ ਬੇਕਰ* (14 A.C. 209) ਇਹ ਜੱਜਾਂ ਲਈ ਸੁਵਿਧਾ, ਨੀਤੀ ਜਾਂ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਹਨ। ਸ਼ੱਕੀ ਹੈ, ਫਿਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਨੇ ਘੱਟ ਤਰਕਪੂਰਨ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੋਵੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਸੋਮ ਦੱਤ ਬਾਹਰੀ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। *ਟ੍ਰਾਈਕੋਮਦਾਸ ਗੋਵਰਜੀ ਭੋਜਾ ਬਨਾਮ ਗੋਪੀਨਾਥ ਜੀਉ ਠਾਕੁਰ* (I.L.R. 44 Cal. 759) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕਾਉਂਸਿਲ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਸ ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਲੰਬੇ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਜੋ, ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇਹ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ *ਪਾਟ ਬਨਾਮ ਪਾਟ* ((1915) A.C. 1100) 44 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਭਾਗ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ: -

"ਮੌਜੂਦਾ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ 'ਤੇ ਸਿਰਅਨੁਛੇਦ ਅਤੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨਾ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।"

*ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼* (*stare decisis*) ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਨਿਪਟਾਏ ਗਏ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ, ਆਦਿ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, *ਪੀਰਜੀ ਸਫਦਰ ਅਲੀ ਬਨਾਮ ਆਈਡੀਅਲ ਬੈਂਕ* (A.I.R. 1949 E.P. 94 (F.B.)) ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼ (*stare decisis*) ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਉਹਨਾਂ ਕੇਸਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਜਿੱਥੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਚਰਚਾ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਇਕਸਾਰਤਾ ਜਾਂ ਸਰਬਸੰਮਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼ (*stare decisis*) ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਜ਼ਜ਼ (*stare decisis*) ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਾਨੂੰ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਕਾਲਮ (3) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸ਼੍ਰੀ ਸਲੂਜਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵੱਲ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਆਮ ਜਾਂ ਆਮ ਜਾਂ ਆਮ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇੱਕ

ਆਮ ਜਾਂ ਆਮ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਾਸ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹ ਸਮਾਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਆ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਰਾਜਮਲ ਪਾਹਰ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਡੇਮੀਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ* (1) ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਆਮ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਇਲਾਹਾਬਾਦ, ਕਲਕੱਤਾ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਮੈਸੂਰ ਵਿੱਚ, *ਜੁਗਲ ਕਿਸ਼ੋਰ ਬਨਾਮ ਮਹਾਨ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਾਇਵੀਟ ਰੇਲਵੇ* (I.L.R. 45 All. 43.), *ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੇਂਸਲ* (A.I.R. 1952 All. 897 (F.B.)), *ਜੈਨਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦਾ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ* (A.I.R. 1951 Cal. 462), *ਸੀਤਾਰਮਾ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਰਾਜ* (A.I.R. 1950 Mad. 30), ਅਤੇ *ਮਾਨਸਰੋਵਰ ਏਜੰਸੀਆਂ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਕੇਂਸਲ* (A.I.R. 1955 Mysore 123.) ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲਾ ਸਮਾਂ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਵਿਚਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਉਹ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇ ਜਿਸ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ* (A.I.R. 1952 AH. 897 (F.B.)) ਬਿੰਦ ਬਸਨੀ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਜੇ. ਵਿੱਚ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

"ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਵਾਕੰਸ਼ ਨੂੰ "ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ" ਵਾਕੰਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਸਿਰਫ਼ ਟਰਾਂਜਿਟ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਿਆਦ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸ਼ਬਦ "ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ" ਉੱਥੇ ਵੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ"।

ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਉਹ ਆਮ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਧਾਰਨ ਸਮਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਇਹ *ਹਿੱਕ ਬਨਾਮ ਰੇਮੰਡ ਅਤੇ ਗੀਡ* (1893 A.C. 22.) ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਹਰਸ਼ਲ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:-

"ਬੇਸ਼ੱਕ ਐਬਸਟਰੈਕਟ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਵਰਗੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

\*ਪਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਣਉਚਿਤਤਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਖਾਸ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹਾਲਾਤ ਵੱਖਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਤੱਕ ਇਹ ਆਮ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚੱਲੀ ਸੀ, ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕਾਰਗੋ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਸੀ? ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ

ਇਹ ਕਿ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਠੋਸ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ "ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ" ਉਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹਨ।

ਇਹਨਾਂ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਸਮਾਂ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਵਰਗੀ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸਲਈ, ਮੈਂ, ਉਚਿਤ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ, *ਰਾਜਮਲ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ* (A.I.R. 1955 Punjab 83) ਵਿਚਲੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤੀਜੇ ਕਾਲਮ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਆਮ ਹੈ। ਖੋਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਿਆਦ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੇਰੇ ਲਈ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅਟੱਲ ਨਿਯਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਸ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਾਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੈਰੀਅਰ ਸਹੀ ਸਮੇਂ (ਧਾਰਾ 161 ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ) 'ਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਉਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਦੇਰੀ, ਜੇਕਰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਜੇ ਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। *ਹਿੱਕ ਬਨਾਮ ਰੇਮੰਡ ਅਤੇ ਰੀਡ* (1893 A.C. 22.) ਵਿੱਚ, ਲਾਰਡ ਵਾਟਸਨ ਨੇ ਦੇਖਿਆ:

"ਜਦੋਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਆਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹੋਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਅਕਸਰ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ; ਅਤੇ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਹ ਮਤਲਬ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਧਿਰ 'ਤੇ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਉਹ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੂਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਲੰਮੀ ਦੇਰੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀ ਦੇਰੀ ਉਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ।"

ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਹਨ ਜੋ ਮੇਰੇ ਲਈ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਜਾਪਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਟਰੇਸਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਉਸ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀਮਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸ ਧਿਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਉਚਿਤ ਜਾਂ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ

ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਉਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤੀਜੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਾਦੇ ਅਰਥ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਤੇ ਖਾਸ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਸਮੇਂ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਵੀ ਸੁਚੇਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਮੈਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹਾਂ, ਉਹ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤਕ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਅਤੇ ਲਚਕਤਾ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੀਮਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਇੰਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਕਿ, ਮੇਰੇ ਲਈ ਮਨ, ਉਹ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਅਰਥ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਵਲ ਉਹੀ ਅਰਥ ਹਨ ਜੋ ਕੇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੰਸਾਈਨ ਕੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਨਕਲ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਪੂਰੀ ਖੇਪ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੇਪ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਪੂਰੀ ਖੇਪ ਦੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਟੈਸਟ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਟਰਮੀਨਸ ਏ ਕੇਓ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਮਿਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਾਜਿਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਖੇਪ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਜਬ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, *ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਡਨਲੈਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ* (I.L.R. 6 Lah. 301) ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸੀਮਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਖੇਪ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਖੁਰਾਣਾ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (A.I.R. 1951 Simla 254,) ਖੋਸਲਾ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਪੂਰ ਅਤੇ ਸੇਨੀ, ਜੇ.ਜੇ., ਨੇ ਇੱਕ ਅਣ-ਪ੍ਰਿੰਟ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ ਬਨਾਮ ਫਰਮ ਬਾਲਾਸ ਰਾਏ-ਬਦਰੀ ਦਾਸ (R.F.A. No. 38 of 1949) ਦੇ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਫੈਸਲਾ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਧਾਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਪ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਉਸੇ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦਿਨ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਸਰਜ਼ ਵਿਚ ਬ੍ਰਿਜ ਮੋਹਨ-ਰਮੇਸ਼-ਵਾਰ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (R.S.A. 256 of 1951), ਕਪੂਰ, ਜੇ., ਇਕੱਲੇ ਬੈਠੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਖਰਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਗੋਪੀ ਰਾਮ ਗੋਰੀ ਸ਼ੰਕਰ ਬਨਾਮ ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਦੇ ਬਾਅਦ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ। ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (A.I.R. L927 Pat. 335), ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਖੇਪ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਮੁੱਚੀ ਖੇਪ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਖੇਪ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ। ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜ ਨੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦਾ। *ਗੋਪੀ ਰਾਮ ਦੇ ਕੇਸ (A.I.R. L927 Pat. 335), ਅਤੇ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਬੰਸੀਧਰ ਮੋਦੀ (A.I.R. 1954 Pat.*

548) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਡਨਲੇਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ (I.L.R. 6 Lah. 301) ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਆਦਮ ਹਾਜੀ (A.I.R. 1954 Tra. Co. 362), ਦੂਜੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਾਲਨੀਚਮੀ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੋਂਸਲ (A.I.R. 1946 Mad. 133) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਮੈਸੂਰ ਸਰਕਾਰ ਬਨਾਮ ਕਪੂਰਚੰਦ ਅਤੇ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ (A.I.R. 1953 Mysore 16.) ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੋਂਸਲ ਬਨਾਮ ਐਸ. ਜੀ. ਅਹਿਮਦ (A.I.R. 1952 Nag. 77), ਰਾਏਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿੱਲਜ਼ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ (A.I.R. 1947 Cal. 98), ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ।

ਹੁਣ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਕਿਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੀ ਖੇਪ ਇੱਕੋ ਵੈਗਨ (wagons) ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਈ ਜਾਵੇਗੀ। ਖੇਪ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵੈਗਨਾਂ (wagons) ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ, ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਇੱਕ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਹੜ੍ਹ, ਅੱਗ ਜਾਂ ਟੱਕਰ, ਆਦਿ, ਬਚੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਿਲਿਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਦੋਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਖੇਪ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਖੇਪ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਡਿਲਿਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਖੇਪ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਸਮਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਗੈਰ-ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਵੀ ਅਨੁਕੂਲ ਸਮਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਖੇਪ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਗੈਰ-ਡਿਲਿਵਰੀ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਜੱਜਾਂ ਨੂੰ ਜੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਨ।

ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਇਸ ਬੈਚ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਵਾਂਗਾ:-

"ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।"

ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀ.ਜੇ.-ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਫਲਸ਼ੈ, ਜੇ.-ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

**ਡਿਸਕਲੇਮਰ:-** ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ 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 ਅਧਿਕਾਰਕ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਮੀਨੂੰ ਬਾਲਾ