

## ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ

ਚੇਪੜਾ ਅਤੇ ਗੋਸਾਈਂ, ਜੇ.ਜੇ. ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ

ਫਰਮ M/S. ਸੁੰਦਰ ਲਾਲ-ਬਿਜ ਲਾਲ, ਮੁਦਈ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

## ਬਨਾਮ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ- ਬਚਾਅ ਪੱਖ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ

## 1950 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 114

ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ (1890 ਦਾ IX)-ਧਾਰਾ 77-ਨੁਕਸਾਨ-ਕੇਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ (1908 ਦਾ ਐਕਟ V) ਦਾ ਅਰਥ-ਧਾਰਾ 80- ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ- - ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਆਬਜੈਕਟ - ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ- ਨੋਟਿਸ ਕੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ-ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ-ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ (1890 ਦਾ IX) ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ-ਧਾਰਾ 80-ਦੇ ਜਾਂ ਦੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ- ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਗੁੰਮ ਹੋਇਆ ਮਾਲ -ਕਿਹੜਾ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ-ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਬੰਧ- ਕੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦਾ ਅਤੇ ਏਜੰਟ- ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਣਦਾਰੀ - ਭਾਵੇਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਦਾ....

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਵਿੱਚ 'ਨੁਕਸਾਨ' ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ, ਧਾਰਾ 77 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 80, ਕੇਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦਲੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੇਧ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਰਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਤੱਥ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਆਮ ਸਮਝ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਆਯਾਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਲਿੰਕ ਕਰਨ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ

ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨੁਕਸਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੋਟਿਸ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਾਫੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਮੱਧਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਹਨ ਜਿੱਥੋਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਸਿਰਫ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਫਾਰਵਰਡਿੰਗ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ। ਇਹ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹੋਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਮੇਤ, ਫਾਰਵਰਡਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਬਦਲਵੇਂ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ (ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਉਪ-ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ) ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੁਲਮਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਪ੍ਰਤੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹਨ। ਮੁਦਈ ਜਿਸਦਾ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ (ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਦਲੇ ਹੋਏ ਏਜੰਟ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਇਹ ਤਸੱਦਦ ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਿਭਾਉਣੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਵਾਲੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ। ਏਜੰਟ ਆਪਣੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਨਹੀਂ।

ਕੇਸ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸ੍ਰੀ ਜਵਾਲਾ ਦਾਸ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਬਾਲਾ, ਮਿਤੀ 7 ਮਾਰਚ 1950 ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਐਸ.ਐਲ. ਪੁਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜਿੰਦਰ ਸੱਚਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐੱਫ.ਸੀ. ਮਿੱਤਲ ਅਤੇ ਕੇ.ਸੀ.ਨਇਅਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ।

ਚੋਪੜਾ, ਜੇ- ਇਹ ਸਬ-ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਬਾਲਾ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਆਪਣਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ, ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕਮਾਤਰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਸੀ।

27 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ, ਮਿਸਟਰ ਐਨ.ਆਰ. ਅਗਰਵਾਲ ਨੇ 5,460 ਰੁਪਏ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ 130 ਮਣ ਵਜ਼ਨ ਵਾਲੇ ਪਿੱਤਲ ਦੇ ਚੂੜੇ ਦੇ 65 ਥੈਲੇ ਡਿਬਰੂਗੜ੍ਹ ਘਾਟ (ਅਸਾਮ) ਵਿਖੇ ਰਿਵਰ ਸਟੀਮ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾਣ ਲਈ ਭੇਜੇ। ਪਹਿਲਾਂ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ (N. W) ਰੇਲਵੇ ਫਿਰ ਈ.ਪੀ. (E.P.) ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੁਣ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਤੀ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਰਸੀਦ ਨੰ.17010। ਉਕਤ ਰਸੀਦ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਦਈ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 31 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਅਮੀਨਗਾਓਂ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ। ਉਸੇ ਦਿਨ, ਈ.ਬੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਨੇਹਾਟੀ ਲਈ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਰਵਾਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ (N. W) ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਈ.ਆਈ. (E. I.) ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਲੰਘਣਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੇਹਾਟੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 23 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1948 ਨੂੰ, ਮੁਦਈ ਨੇ ਧਾਰਾ 80 ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ, ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ 5,460 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਲਿਆਇਆ ਜੇ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਅਤੇ 1,820 ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਜੋਂ ਕੁੱਲ 7,280 ਰੁਪਏ ਹੈ। ਅਜੇ ਤੱਕ ਤੱਥ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੁਦਈ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉਕਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਵਿਰੁੱਧ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਲਈ ਕਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਏ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ (1) ਧਾਰਾ 77, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ (2) ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80 ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਨੋਟਿਸ ਨੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁਦਈ ਸਿਰਫ 5,460 ਰੁਪਏ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ। ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਹੁਣ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਬਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਵਿਵਾਦ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ।

ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਵਿੱਚ 'ਨੁਕਸਾਨ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। *ਬਾਬੂ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਦ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ* (A.I.R. 1953 Punjab 184 ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਵਿੱਚ 'ਨੁਕਸਾਨ' ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਦੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 77 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਐਫ.ਸੀ. ਮਿੱਤਲ , ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਮਾਣਯੋਗ ਵਕੀਲ, ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਹਿਣ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਨਾਲ ਪਾਬੰਦ ਹਾਂ ਬਲਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰਤ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿੱਚ ਹਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਪਹਿਲੇ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਨੁਕਸ। ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਸ਼ੀਜਰ ਕੋਡ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਮੀਨਗਾਓ ਵਿਖੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਮਾਲ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨੇ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 1 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:-

“ ਕਿ 27 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ, ਡਿਬਰੂਗੜ੍ਹ (ਅਸਾਮ) ਦੇ ਮਿਸਟਰ, ਐਨ.ਆਰ. ਅਗਰਵਾਲ ਨੇ 130 ਮਣ ਪਿੱਤਲ ਦੇ ਚੂਰੇ ਦੇ 65 ਥੈਲੇ ਡਿਬਰੂਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਜਗਾਧਰੀ ਐਨ.ਡਬਲਯੂ.ਆਰ. ਰਾਹੀਂ ਅਮੀਨ ਜੰਕਸ਼ਨ ਨਈ ਹਟੀ, ਸਹਾਰਨਪੁਰ ਦੇ ਆਪੇ ਭੇਜੇ ਅਤੇ ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 27 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਰਸੀਦ ਨੰਬਰ 17010 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ”

ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 3 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਜਗਾਧਰੀ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਪਰ ਹਰ ਵਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਡੇਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਜਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਜੋਂ 5,460 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ 1,820 ਰੁਪਏ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇੰਨੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਖੇਪ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਮੀਨਗਾਓ ਵਿਖੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੁਰੂਆਤੀ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਕਿਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੇਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ, ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਤਸਵੀਰ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਜੇਕਰ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਮੀਨਗਾਓ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਮਾਨ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ, ਇਸ ਲਈ, ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸਮਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਮੀਨਗਾਓ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ 31 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ ਹੀ ਅਗਲੇ ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰਾਂਸਫਰਮੈਂਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਿਆਨ ਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਇਹ ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ, ਮੁਦਈ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਾਲ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਸੀ।

ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦਲੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਰਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਤੱਥ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਆਮ ਸਮਝ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਆਯਾਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਆਧਾਰ ਬਾਰੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੇਰੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਸਿਰਫ਼ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਤੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਪੂਰਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮੁਕੱਦਮਾ, ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮੱਧਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਹਨ ਜਿੱਥੋਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ ਸਿਰਫ਼ ਸਿੱਟਾ ਹੈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਕੋਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਫਾਰਵਰਡਿੰਗ ਕੰਪਨੀ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਜੋ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਨਿਯੁਕਤੀਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹੋਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਮੇਤ, ਫਾਰਵਰਡਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਬਦਲਵੇਂ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ (ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਉਪ-ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ) ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੁਲਮਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਪ੍ਰਤੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਹਨ। ਮੁਦਈ, ਜਿਸਦਾ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ (ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਦਲੇ ਹੋਏ-ਏਜੰਟ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਸੱਦਦ ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਿਭਾਉਣੀ ਹੈ।

ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਮੁਦਈ ਉਸ ਜੁੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, ਦੀ ਧਾਰਾ 80, ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਕਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਮੁੱਦਾ (ਨੰਬਰ 4-ਏ), ਪੁਆਇੰਟ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਦਈ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ, ਇਸ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਐਸ.ਐਲ. ਪੁਰੀ, ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕਮਾਤਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ, ਹੁਣ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਘ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-

"ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਂ ਛੱਡੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੇ ਦੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੱਕ ਸਰਕਾਰ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਉਸ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।"

ਧਾਰਾ/ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੋਡ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ -ਮੈਨੇਜਰ ਦੇ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੋਟਿਸ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਫੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਫਰਮ ਮੁਸੇਰਾਮ ਕਿਸ਼ੂਨਪ੍ਰਸਾਦ (A.I.R. 1950 Nag. 85 ) ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਹਰੇਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਹਸਤੀ, ਵੱਖਰੀ ਹੋਂਦ ਅਤੇ ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਦੇ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਉਹ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜੋ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰੇਲਵੇ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ। ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਵਿੱਚ ਵਿ. ਦੁਰਗਾਦੱਤ (A.I.R. 1957 Cal. 202), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਜੋਂ

ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਵਾਰੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਧਾਰਾ 77 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ।

*ਸਾਲਿਗ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ* (1952 P.L.R. 440), ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤੱਥ ਜਿਸ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਪੁਰੀ ਦੁਆਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੁਝ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਉੱਥੇ, ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਸ਼ਿਮਲਾ ਤੱਕ ਕਣਕ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਬੋਰੀਆਂ ਬੁੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ, ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੁੰਝ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿਚ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਦੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਦਈ ਦੇ ਨਾਮ, ਵਰਣਨ ਅਤੇ ਨਿਵਾਸ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚੰਗਾ ਸੀ। .  
ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕਪੂਰ, ਜੇ., ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨਾਲ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ:-

“ਪਹਿਲਾਂ, ਮੁਕੱਦਮਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ, ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ, ਜੋ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਰੇਲਵੇਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਸਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਨਕਲ ਵਿਚ ਮੁਦਈ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਜੋਧਪੁਰ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਬਲਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਇਸ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਹਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਖੋਜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

*ਬਾਬੂ ਲਾਲ ਦੇ ਕੇਸ* (A.I.R. 1953 Punjab 184) ਵਿੱਚ ਫੁਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਧਾਰਾ 80, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਧਾਰਾ 80, ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਐਕਟ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਕੋਲ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਤੱਥ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਨਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਹਿਜ਼ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਦਈ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ, ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਫਲ ਰਹੇਗਾ।

ਇਹ ਅਗਲਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ-ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ

ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ *ਵੈਸਟਰੇਪ, ਸੀ.ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ, ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਰਾਧਾਕਿਸ਼ਨ ਖੁਸ਼ਾਲਦਾਸ* (I.L.R. 5 Bom. 371 ) ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਉੱਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ। ਏਜੰਟ ਆਪਣੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਲਈ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਨੈਵੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਜਗਾਧਰੀ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਅਸਾਮ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਲਈ ਹੋਰ ਰੇਲਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਏਜੰਸੀਆਂ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇਦਾਰੀ ਪਾਰਟੀ ਸੀ।

*ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਰਾਧਾਕਿਸ਼ਨ-ਖੁਸ਼ਾਲਦਾਸ* (I.L.R. 5 Bom. 371), ਜਿਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸਨ। ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਸ ਦੋਸ਼ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਕਿ "ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ (ਜੀ. ਆਈ. ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ) ਨੇ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਮਦਰਾਸ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ, ਇਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਰਾਏਚੌਰ ਤੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਗੱਠ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਿਜਾਣ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ। ਸ਼ੋਲਾਪੁਰ ਵਿਖੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਵੀ ਇਹੀ ਕਿਹਾ। ਮੁਦਈ ਨੇ ਦੋਵਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲਿਖਤੀ ਸਮਝੌਤੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ-

"ਇਹ ਸਮਝੌਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇਦਾਰੀ ਦਾ ਗਠਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਸਨੇ ਮਦਰਾਸ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ G.I.P. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ, ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਗੱਠ ਨੂੰ ਢੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਬਾਅਦ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਲਾਈਨ ਬੇਲਾਰੀ (ਬੁਕਿੰਗ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ) ਤੋਂ ਸ਼ੋਲਾਪੁਰ (ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ), ਭਾਵ, ਰਾਏਚੌਰ ਤੋਂ ਸ਼ੋਲਾਪੁਰ ਤੱਕ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੀ ਹੈ।

ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ | *ਕਾਲੂ ਰਾਮ ਮਾਈਗਰਾਜ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ* (I.L.R. 3 Mad. 240 ) | *ਅੰਮੂ ਅੰਮਾ ਬਨਾਮ ਕੁਨਾਪੜੀ ਕਲਾਂ* (A.I.R. 1946 Mad. 229) ਵਿੱਚ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਇਸਦਾ ਏਜੰਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। *ਚੁੰਨੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਜੀ.ਐਸ. ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* (I.L.R. 29 All. 228 (F. B.)), *ਸਟੈਨਲੀ, ਸੀ.ਜੇ.*, ਪੰਨਾ 231 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ-



"ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵੱਖਰੇ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਲੈਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਕਰੇਗੀ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।"

ਇਹੀ ਵਿਚਾਰ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਸੁਖਦੇਓ ਰਾਮ, (A.I.R. 1949 Pat. 329) ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਂ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰਤ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਾਂਗਾ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

**ਡਿਸਕਲੇਮਰ:-** ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮਕੁੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ 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।

ਸੰਦੀਪ ਕੁਮਾਰ