

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ।

ਫਾਲਸ਼ਾ ਅਤੇ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ.ਜੇ. ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, - ਜਵਾਬਦਾਤਾ। 1957

1952 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 44-ਡੀ ਦਸੰਬਰ

ਟੋਰਟ—ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਥਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ—ਕੀ

ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧੀ ਨੂੰ ਹੋਈ ਸੱਟ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ - ਬਾਲ ਅਪਰਾਧੀ

ਅਤੇ ਬਾਲਗ ਅਪਰਾਧੀ—ਚਾਹੇ ਬਰਾਬਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ—ਕਾਰਵਾਈ ਯੋਗ

ਲਾਪਰਵਾਹੀ—ਦਾ ਮਤਲਬ—ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਏ ਸੀਟੀ (1890 ਦਾ IX)—ਸੈਕਸ਼ਨ 13—ਰੇਲਵੇ

ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ—ਕੀ ਟ੍ਰੈਕ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਾੜ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਜਾਂ ਏ

ਫੁੱਟਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਗੇਟ ਜਾਂ ਸਟੀਲ ਜਾਂ ਉੱਥੇ ਗੇਟ-ਕੀਪਰ ਰੱਖਣ ਲਈ

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ

ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧੀ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ

ਉਸਦੇ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਲ ਵਿਛਾਓ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਸੱਟ ਮਾਰੇ. ਇੱਕ ਆਦਮੀ

ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਰੱਖਿਆ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭੇਦ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਕਿ

ਬੱਚੇ ਦੇ ਟਰੇਸ ਵੱਲ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ

ਇੱਕ ਬਾਲਗ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰਾਹਗੀਰ।

ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੇਸ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ

ਕਾਰਵਾਈਯੋਗ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕੁਝ ਗਲਤ ਕੰਮ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ

ਕੁਝ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ.

ਮੰਨਿਆ, ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890, ਆਈ.ਐਮ

ਲਾਈਨ ਵਾੜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ
ਪਰ ਇਹ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ
ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਾੜ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਕਰੇ
ਅਤੇ ਉਸੇ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ,
ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ-
ਫੁੱਟਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੇਟ ਜਾਂ ਸਟੀਲ ਰੱਖਣ ਲਈ
ਇੱਕ ਵਾੜ ਦੇ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਇੱਕ ਚੈਕੀਦਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ
ਉਸੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ.

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ.

ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਤੋਂ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ
ਸ਼੍ਰੀ ਬਨਵਾਰੀ ਲਾਲ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਦਿੱਲੀ, ਮਿਤੀ
13 ਦਸੰਬਰ 1957 ਨੂੰ ਮੁਦਈ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

1148

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ XI]

ਐਸ.ਐਨ. ਐਂਡਲੇ ਅਤੇ ਯੋਗੇਸ਼ਵਰ ਦਿਆਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।
ਨਾਨਕ ਚੰਦ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਐਸ. ਗੁਪਤਾ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਜੇ. -ਮੁਦਈ, ਵਿਜੇ ਸੰਕਰ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹੈ, 19 ਜਨਵਰੀ 1947 ਨੂੰ, ਲਗਭਗ ਦੋ ਸਾਲ ਅਤੇ
ਦੋ ਮਹੀਨੇ ਪੁਰਾਣੇ, ਜਦੋਂ, ਉਸ ਦਿਨ ਦੁਪਹਿਰ 3 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ, ਉਹ ਹਾਰਡਿੰਗ ਬ੍ਰਿਜ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ
ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਪਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ,

ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਇਲਾਕਾ ਮਹਾਬਤ ਖਾਨ ਰੋਡ, ਨਿਊ
ਦਿੱਲੀ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਾਰਸਲ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ
ਆਗਰਾ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਲੱਤਾਂ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਉਸ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ ਪਿਆ
ਸੀ।

ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ
ਜਗ੍ਹਾ ਲੈ ਲਈ, 1902 ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਚਕਾਰ
ਹਾਰਡਿੰਗ ਬ੍ਰਿਜ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ,
ਟਰੈਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ, ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਇਮਾਰਤਾਂ
ਅਤੇ ਕੁਆਰਟਰ ਲਗਭਗ 1938-1939 ਤੋਂ ਉੱਗ ਆਏ ਹਨ ਅਤੇ
ਮਹਾਬਤ ਖਾਨ ਰੋਡ ਦੇ ਕੁਆਰਟਰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਹਨ
ਟਰੈਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਰਹਿ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਉਸ ਰੋਡ ਦੇ ਨੰਬਰ 26-ਈ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪਿਤਾ ਨਾਲ। ਦੇ ਉਤੇ
ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਦੁਪਹਿਰ ਉਹ ਟਰੈਕ ਨੇੜੇ ਖੇਡ ਰਿਹਾ ਸੀ
ਉਸ ਨੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਬੱਚਿਆਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ
ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਪਾਰਸਲ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਸੀ
ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਬੱਚੇ ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰ ਗਏ
ਟਰੈਕ. ਪਾਰਸਲ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ
ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ, ਟੀ.ਡੀ. ਬੋਸ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ 3, ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇਖਿਆ
, ਉਸਨੇ ਸੀਟੀ ਵਜਾਈ ਅਤੇ ਵੈਕਿਊਮ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਏ
ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਵਿਚ ਸਫਲ ਰਿਹਾ
50 ਤੋਂ 70 ਗਜ਼, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਖਿੱਚ ਸਕੇ
ਟਰੇਨ ਮੁਦਈ ਉਸ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਖੁਦ ਟ੍ਰੈਕ ਤੋਂ ਉਤਰ ਗਿਆ ਅਤੇ ਟਰੇਨ ਦੀ ਲਪੇਟ 'ਚ ਆ ਗਿਆ
ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਦੀਆਂ ਦੋਵੇਂ ਲੱਤਾਂ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ
ਜਿਵੇਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਗੋਡਿਆਂ ਦੇ ਜੋੜਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਵਿਜੇ ਸੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੁਦਈ ਸਥਾਈ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪਾਹਜ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।
 ਮੁਦਈ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸੱਟਾਂ ਅਤੇ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਹੈ
 ਨਕਲੀ ਅੰਗਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਵਰਤਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਪਰ
 ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਉਹ ਵਧਦਾ ਹੈ, ਅੰਤਰਾਲਾਂ 'ਤੇ ਬਦਲਦੇ ਰਹਿਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ
 ਉੱਪਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ
 ਟ੍ਰੇਨ 'ਤੇ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ
 ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ,
 ਹੁਣ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, ਟਰੈਕ ਵਿੱਚ ਕੰਡਿਆਲੀ ਤਾਰ ਨਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ
 ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਕੁਆਰਟਰਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ
 ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰੁਕਾਵਟ ਅਤੇ ਰੋਕਥਾਮ ਹੋਣਾ ਅਤੇ
 ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਰੇਲ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ
 ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਰੈਕ. ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦਾ ਮੁੱਖ ਬਚਾਅ
 ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾੜ ਲਗਾਉਣ ਲਈ.
 ਬਚਾਅ ਪੱਖ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟਰੈਕ। ਇਹ ਬਚਾਅ
 ਨੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਨਾਲ ਪੱਖ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ,
 ਜਿਸ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਲਗਭਗ 60 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਦੌਰਾਨ,
 ਨਕਲੀ ਅੰਗਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ
 20,000 ਰੁ. ਸੱਟਾਂ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਹਰਜਾਨਾ
 ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
 ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ 30,000, ਕੁੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਰੁਪਏ 50,000,
 ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ
 ਇਹ ਹੁਕਮ 13, ਦਸੰਬਰ 1951, ਦਾ ਹੈ
 ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੇ ਇਸ ਫ਼ਰਮਾਨ
 ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ

ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪ੍ਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ
ਜਾਂ ਤਾਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ
ਕਾਰਵਾਈਯੋਗ ਲਾਪ੍ਰਵਾਹੀ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੇਸ, ਕੁਝ ਗਲਤ ਕੰਮ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕੁਝ
ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ: ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਲਸ ਜੇ.
ਲੈਬਮ ਬਨਾਮ ਆਰ. ਜੌਹਨਸਨ ਅਤੇ ਨੇਫਿਊ ਲਿਮਿਟੇਡ (1)।ਦੇ ਪੰਨਾ 405 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
ਸਵਾਲ ਫਿਰ ਕੀ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

(1) (1913) 1 ਕੇ.ਬੀ. 398.

1150

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ XI]

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਪਤਲਾਸਿੰਘ ਜੇ

ਜਾਂ ਹੁਣ ਤੱਕ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਗਲਤ ਕੰਮ
ਭਾਰਤ ਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸਬੰਧਤ ਹੈ? ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਕਿ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ
ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਉੱਥੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੁਕਿਆ
ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਅਤੇ ਲਿਆਓ
ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੁਦਈ
ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ 'ਤੇ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਮਾਲਕ
ਜਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਜਾਂ ਇੱਕ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲਈ ਡਿਊਟੀ, ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
ਉਸ ਲਈ ਜਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜਾਣ ਬੁੱਝ ਕੇ ਸੱਟ ਮਾਰੋ। ਵਿੱਚ
ਲੈਬਮ ਬਨਾਮ ਆਰ. ਜੌਹਨਸਨ ਅਤੇ ਨੇਫਿਊ ਲਿਮਿਟੇਡ (1), 'ਤੇ

ਪੰਨਾ 410, ਹੈਮਿਲਟਨ ਐਲ.ਜੇ., ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:

“ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ

ਜੋ ਦੋਵੇਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ

ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਪਰ

ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ

ਸਥਾਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ

ਹੋਰ, ਪਾਰਟੀ ਜ਼ਖਮੀ, ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉਥੇ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਸਹੀ, ਪਰ ਉਸਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਉਥੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹੈ

ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ।

ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਦਾ

ਫਰਜ਼ ਹੈ

ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਹੋਏ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਦੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ

ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਪਿਆ. ਕੇਸ ਘਟੇ

1864 ਨੂੰ ਸੁਲੀਵਨ v ਪਾਈ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ.

(2)। ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ

ਕੋਰਸ ਵੱਖਰੇ ਖੜ੍ਹੇ. ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ

ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਪ੍ਰਤੀ ਫਰਜ਼. ਹੋਰ ਦੇਖਭਾਲ

ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ, ਇੱਕ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਹੈ

ਇੱਕ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹੋਰ. ਪਿਛਲੇਰੀ

ਮਿਆਦ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਖਵੀਂ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ

ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ

ਜਾਂ ਭੌਤਿਕ ਦਿਲਚਸਪੀ ਦਾ। ਜਿਹੜੇ ਹਨ

ਮਹਿਮਾਨਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਦੇ ਗਏ, ਚਾਹੇ ਪਰਉਪਕਾਰੀ ਜਾਂ ਸਮਾਜਿਕ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹਨ

(1) (1913) 1 ਕੇ.ਬੀ. 398 ਪੰਨਾ 405— 410.

(2) (1864) 14 ਆਈ.ਸੀ. ਐਲ.ਆਰ. 460

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਕਾਨੂੰਨ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪਰ ਲਾਇਸੰਸਧਾਰਕ

ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਸਭ ਤੋਂ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਲੇਅਰੀ ਬਨਾਮ ਵਾਕਰ (1), ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਂਡ ਟਰੰਕ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਅਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

ਕੈਨੇਡਾ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਬਰਨੇਟ (2)।

ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਏ

ਜਾਣ-ਬੁੱਝ ਕੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼; "ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨਾ"

ਪ੍ਰਤੀ ਆਮ ਮਨੁੱਖਤਾ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ

ਉਸਨੂੰ" ; ਪਰ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇੱਕ ਆਦਮੀ "ਅਪਰਾਧ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਆਪਣੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ"

ਇਸ ਨੂੰ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਨੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ

ਰਾਬਰਟ ਐਂਡੀ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਕੇਲੀਰੀਜ਼) ਲਿਮਿਟੇਡ

v. ਡੰਬਰੇਕ (3)। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ

ਅਪਰਾਧੀਆਂ ਲਈ, ਸਵਾਲ ਫਿਰ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ

ਬੱਚੇ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਹੈ

ਇੱਕ ਬਾਲਗ ਅਪਰਾਧੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰਾਹਗੀਰ? ਦ

ਕਾਨੂੰਨ ਮਾਲਕ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ

ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵੱਲ ਪਰਿਸਰ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ

ਗੁੰਡਾਗਰਦੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੈਬਮ ਬਨਾਮ ਆਰ ਜੌਹਨਸਨ ਐਂਡ ਨੇਫਿਊ ਲਿਮਿਟੇਡ (4) ਦੇ ਪੰਨਾ 407 'ਤੇ.

, ਫਾਰਵੈਲ ਐਲ.ਜੇ. ਕਿਹਾ-

“ਮੈਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵੱਡੀ ਦੇਣਦਾਰੀ

ਬਾਲਗਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਵਾਰਡ ਕਰਦਾ ਹੈ: ਅਪਵਾਦ ਸਭ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ

ਬਾਲਗ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਓਨਾ ਹੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ

ਬੱਚੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ. ਜੇਕਰ ਬੱਚਾ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਹੈ

ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਆਯੋਜਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਕਿਸੇ ਕਾਬਲ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਹੋਵੇ |

।”

(1) 1911 ਏ.ਸੀ. 10.

(2) 1911 ਏ.ਸੀ. 361.

(3) 1929 ਏ.ਸੀ. 358.

(4) (1913) 1 ਕੇ.ਬੀ. 398.

1152

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ XI]

ਰੋਬਰਟ ਐਂਡੀ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ (ਕੋਲੀਰੀਜ਼) ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ

ਡੰਬਰੇਕ (1), ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਨਾਲ, ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਵਿਸਕਾਉਂਡ ਡੁਨੇਡਿਨ, ਸਕ੍ਰਟਨ ਐੱਲ

“ਜੇ ਬੱਚੇ ਅਪਰਾਧੀ ਸਨ, ਤਾਂ

ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਜਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ,
ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜੇਕਰ, ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ, ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ
ਉਸਦੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਘੁਸਪੈਠ
ਕਰਨ ਵਾਲੇ।

ਉਸ ਦੀ ਰਾਖੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ"

ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਦਬਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੁਦਈ ਵਿਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਜੋਂ ਟਰੈਕ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਕੁਆਰਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਚੱਲਦਾ ਹੈ

ਇਸ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ, ਇਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਵਾਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ

ਅਤੇ ਘਰ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕੇ

ਘਰ-ਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ

ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ ਉੱਤੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੱਟਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣਾ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 ਦੀ ਧਾਰਾ 13 (ਏ)

(1890 ਦਾ ਐਕਟ ਨੰ. IX), ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ,—

“ਸੈਕਸ਼ਨ 13 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ

ਲੋੜ ਹੈ, ਜੇ ਕਿ ਲੋੜ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਰ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜ ਅਜਿਹੇ ਦੇ ਅੰਦਰ

ਹੋਰ ਸਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਤਰਫ਼ੋਂ,

,

(a) ਸੀਮਾ ਚਿੰਨ੍ਹ ਜਾਂ ਵਾਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ

ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਨਵਿਆਇਆ ਗਿਆ

ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ

ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ

ਨਾਲ ;

ਵਿਜੇ ਸੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਇੰਗਲਿਸ਼ ਰੇਲਵੇ ਕਲੋਜ਼ ਕੰਸੋਲੀਡੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (8 ਅਤੇ 9 ਵੀਅਤ, ਸੀ. 20) 1845 ਦੀ ਧਾਰਾ 68 ਦੇ ਉਲਟ,
ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਕੋਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਵਾੜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ
ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੇ।

ਵਾੜ ਅਤੇ ਉਸੇ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ

ਇਹ ਕਹਿਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਕੰਡਿਆਲੀ ਤਾਰ
ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਘਰਾਂ ਦੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਦਾ ਫਾਇਦਾ

ਅਤੇ ਕੁਆਰਟਰ, ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।

ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਹੋਈਆਂ

ਸਥਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਸੀ

ਕੇਂਦਰੀ ਅਸੈਂਬਲੀ ਵਿੱਚ ਇੰਟਰਪੈਲੇਸ਼ਨ ਦਾ, ਪਰ ਫਿਰ

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ

ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਵਾੜ ਲਗਾਉਣ ਲਈ

ਖਾਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਟਰੈਕ. ਕੋਈ ਸੀ

ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ

ਜਾਂ 'ਤੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਵਾੜ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ

ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਬਾਰੇ. ਫਿਰ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ

ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ 'ਤੇ ਵਾੜ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ

ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜੇਕਰ 20 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ

ਕੇਸ, ਟਰੈਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਘਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਅਤੇ ਦੋ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਕੁਆਰਟਰ ਉਗ ਗਏ ਹਨ

ਦੇ ਨੇੜੇ ਅਤੇ ਖਾਸ ਜਗ੍ਹਾ ਬਾਰੇ ਟਰੈਕ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ

ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ। ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ

ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੇ ਅਧੀਨ
ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ. ਕਲਿਫ ਬਨਾਮ ਮਿਡਲੈਂਡ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ
ਕੰਪਨੀ (1), ਪੰਨਾ 264 'ਤੇ, ਲੁਸ, ਜੇ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਦਾ ਹੈ-

"ਹੁਣ, ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ
ਜਾਂ ਤਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ
ਇੱਕ ਚੀਜ਼ ਜਾਂ ਦੂਜੀ, ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ
ਸੜਕ ਨੂੰ ਮੋੜੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਐਕਟ ਸਿਰਫ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ
ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾੜ ਲਗਾਉਣ ਜਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਉੱਥੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(1) (1870) L.R.V.Q.B. 258.

1154

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ XI]

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੋਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਸੜਕ 'ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਹੀਂ
ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵੀ
ਨਹੀਂ ਦੇਖਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, -
ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕੁਝ ਵੀ ਕੀਤਾ ਹੈ
ਇੱਥੇ ਉਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ।

ਰਾਬਰਟ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ (ਕੋਲੀਰੀਜ਼) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਡੰਬਰੇਕ (1) ਵਿੱਚ, ਵਿਸਕਾਉਟ ਡੁਨੇਡਿਨ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਕੰਡੇਬਾਜ਼ੀ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਹੇਠ ਸੰਸਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਵਾੜ ਕਰਨ ਲਈ

ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਤਾਂ ਜੇ

ਆਉ ਇਹ ਲਾਇਸੈਂਸੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਜੇਨਕਿੰਸ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੇਟ ਵੈਸਟਰਨ ਰੇਲਵੇ

(2), ਇੱਕ ਥੋੜਾ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਕੇਸ ਹੈ। ਉਸ ਵਿੱਚ

ਕੇਸ ਮੁਦਈ, ਇੱਕ ਬੱਚਾ, ਢਾਈ ਸਾਲ ਦਾ ਸੀ

ਬੱਚੇ ਦੇ ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ ਇੱਕ ਮਹਾਨ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਲਾਈਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੀ ਇੱਕ ਸਾਖਾ ਦੇ ਨੇੜੇ
ਘਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਮੁੱਖ ਲਾਈਨ ਦੇ ਉੱਤਰੀ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਰਾਹਤ ਲਾਈਨ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਬਚਣ ਵਾਲੀ ਲਾਈਨ ਕਿਹਾ
ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਰੇ

ਇਸ 'ਤੇ ਕੁਝ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਾਈਡਿੰਗ ਸੀ।

ਉਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਇੱਕ ਖਾਸ ਜਗ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਸਨ

ਲੱਕੜ ਦੇ ਕੁਝ ਢੇਰ ਜੋ ਵਾੜ ਤੋਂ ਢਾਈ ਇੰਚ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਨ,

ਉਹ ਥਾਂ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਸੀ

ਢਾਈ ਸਾਲ ਦਾ ਬੱਚਾ ਲੰਘਣ ਲਈ। ਦਵਾੜ ਬਿਲਕੁਲ ਚੰਗੀ ਮੁਰੰਮਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਵਾੜ ਸੀ

ਰੇਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਤਿੰਨ ਇੰਚ ਮੋਟੀ, 'ਤੇ ਤੰਗ

ਥੱਲੇ-ਚਾਰ ਇੰਚ ਹੇਠਾਂ, ਅਗਲੇ ਚਾਰ ਅਤੇ

ਅੱਧਾ, ਅਗਲੇ ਪੰਜ, ਅਗਲੇ ਨੌਂ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਦਸ। ਦੇ ਉਤੇ

ਵਾੜ ਦੇ ਉੱਤਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸੜਕ ਸੀ।

ਬੱਚਾ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਮੇਨ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ ਅਤੇ

ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ,

(1) 1929 ਏ.ਸੀ. 358.

(2) (1912) 1 ਕੇ.ਬੀ. 525.VOL. X I]

ਭਾਗ XI]

ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

1155

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੋ

ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੋਜ਼ੇਨਸ ਹਾਰਡੀ, ਐਮ.ਆਰ., ਪੰਨਾ 531

'ਤੇ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਮੁਦਈ ਰਕਮ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਅਨੁਕੂਲ ਲੱਭਦੀ ਹੈ

ਇਸ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੱਚੇ ਲੱਕੜ ਦੇ ਢੇਰਾਂ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਸਨ।

ਵਾੜ ਢਾਈ ਇੰਚ ਦੀ ਦੂਰੀ ਹੈ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਜਾਂ ਛੁੱਟੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲੈਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਲੱਕੜ ਦੇ ਢੇਰ 'ਤੇ ਵਾੜ, ਅਤੇ ਖੇਡਣ ਲਈ

ਉੱਥੇ. ਪਰ ਜਿਉਰੀ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਿਹਾ ਕਿ

ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸੀ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਜਾਣ ਲਈ ਕੋਈ ਛੁੱਟੀ ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ

ਮੁੱਖ ਲਾਈਨ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ ਦਲੀਲ

ਮੁਦਈ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ

ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਲੱਕੜਾਂ ਦੇ ਢੇਰਾਂ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਿਆ ਤਾਂ ਛੁੱਟੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ

ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਗਾਇਆ ਹੈ

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਲੱਕੜ ਦੇ ਢੇਰ ਨੂੰ ਵਾੜ ਦੇਣ

ਹਰ ਚੀਜ਼ ਤੋਂ ਦੱਖਣ ਤੱਕ, ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ

ਇਸ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣਾ

ਜਿੱਥੇ ਟਰੇਨਾਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣ। ਇਹ ਦਲੀਲ

ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ

ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ

ਇਸ ਦੇ ਵਿਹੜੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਲਾਈਨ ਦੀ ਵਾੜ ਕੀਤੀ

ਜਿੱਥੇ ਬੱਚੇ ਲਾਇਸੈਂਸੀ ਵਜੋਂ ਖੇਡਦੇ ਸਨ। ਸਿਖਿਆ

ਮਾਸਟਰ ਆਫ਼ ਰੇਲਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ-

“ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਇੱਕ ਬੱਚਾ, ਜਿਸਨੂੰ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ

ਲੱਕੜ ਦੇ ਢੇਰ, ਅਤੇ ਸਟੈਕ 'ਤੇ ਖੇਡੇ

ਲੱਕੜ ਦੇ, ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਹਿਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ

ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ: “ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਉਸ ਸਟੈਕ ਨੂੰ ਬੰਦ ਫੈਸ ; ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਜਾਣੂ ਰਹੇ ਹਨ
ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨਾ ਅਟੱਲ ਹੈ, ਅਤੇ
ਜੇਨ ਵਿੱਚ ਖੇਡਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ
ਖ਼ਤਰੇ ਦਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨਾਲ ਮਿਲੇ" ?
ਮੈਂ ਇਸ ਦਾ ਪਾਲਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ”

1156

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ XI]

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੋਹਰ ਸਿੰਘ ਜੋ

ਜਾਉ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ 'ਤੇ ਵੀ ਮੁਦਈ ਦਾ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਮਕਾਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਟ੍ਰੈਕ 'ਤੇ
ਵਾੜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਕੁਝ ਅੱਧ-ਪਚੱਧੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਜਾਂ ਨੇੜੇ
ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਫੁੱਟ-ਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ ਹੈ ਅਤੇ
ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ
ਵਾੜ ਦੇ ਨਾਲ, ਉੱਥੇ ਇੱਕ ਗੇਟ ਜਾਂ ਸਟੀਲ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼,
ਅਤੇ ਗੇਟ ਕੀਪਰ ਵੀ। ਵਿਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ
ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ 'ਤੇ ਹੋਇਆ ਹੈ
ਫੁੱਟ-ਵੇਅ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ
ਖਰੈਤੀ ਰਾਮ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 8, ਅਤੇ ਨੱਥੂ ਰਾਮ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 9, ਦੋਵੇਂ
ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਪੱਧਰ ਨਹੀਂ ਹੈ
ਉਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।
ਟਰੇਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਡੀ.ਟੀ.ਬੋਸ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 3, ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
ਦੇ ਨੇੜੇ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਫੁੱਟ-ਪਾਥ ਵੇਖੇ
ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ. ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ ਹੰਸ ਰਾਜ
ਦੇ ਸਥਾਨ ਦਾ ਦੌਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਭੰਡਾਰੀ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਕੁਝ ਦਿਨ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਵੀ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
 ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫੁੱਟ -ਪਾਥ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਕੁਝ ਦਿਨ
 ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤਿਆਰ ਸੰਤ ਰਾਮ ਡੀ.ਡਬਲਿਊ., ਡੀ.ਆਈ.ਟੀ
 ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਇੱਕ ਸਾਈਟ ਯੋਜਨਾ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹ ਹੈ ਜੋ
 ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਤ ਪਗਦੰਡੀ (ਪੈਦਲ ਮਾਰਗ) ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਜੋ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ
 ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ"। ਦੋਵਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਇਸ ਗਵਾਹ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਨੂੰ ਬਦਨਾਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ
 ਕੋਈ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਪੈਦਲ ਮਾਰਗ ਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ
 ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਮੌਜੂਦ ਸੀ
 ਦੁਰਘਟਨਾ ਇਸ ਪਲ ਲਈ ਮੰਨਣਾ ਕਿ ਉੱਥੇ ਹੈ
 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫੁੱਟ-ਵੇਅ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ
 ਸਥਾਨ, ਇਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ
 ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮੰਗ
 1890 ਦੇ ਐਕਟ ਨੰ. IX ਦੇ ਟੀ6 ਸੈਕਸ਼ਨ 13(ਸੀ) ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ
 ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਪੈਦਲ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ
 ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਿਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ।

ਭਾਗ X I]

ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

1157

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇਕ ਹੋਰ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਫੁੱਟ-ਵੇ
 ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਕੀ ਫਰਜ਼ ਹੈ?
 ਸਟਬਲੀ ਬਨਾਮ ਲੰਡਨ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਵਿੱਚ
 ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (1), ਇਸ ਨੂੰ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਕਿ "ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀਆਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਕ ਪੈਦਲ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਚੌਕੀਦਾਰ
ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਆਮ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਪਰ ਇਹ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਕੀ
ਅਜਿਹੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ 300
ਗਜ਼ ਤੱਕ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ
ਫੁੱਟ-ਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਰਾਹ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
'ਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ
ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਔਰਤ ਪਾਰ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ
ਲਾਈਨ ਵਾ ਦੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਹੇਠਾਂ ਆ ਕੇ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਵਿੱਚ
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ, 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਰਵ ਦੇ ਕੁਝ ਸਬੂਤ ਹਨ
ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਹੋਇਆ ਉਸ ਤੋਂ ਕੁਝ ਦੂਰੀ 'ਤੇ
ਆਈ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਏ
ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਰੁਕਾਵਟ ਹੈ
ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਸ ਦੂਰੀ ਤੋਂ। ਕਲਿਫ ਵਿੱਚ
ਬਨਾਮ ਮਿਡਲੈਂਡ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (2), ਪੰਨਾ 264 'ਤੇ,
ਲੂਸ ਜੇ., ਨੇ ਦੱਖਿਆ: -

"ਮੈਂ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਸਤਾ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਨਤਕ
ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ, ਪੱਧਰ 'ਤੇ, ਅਤੇ ਨਹੀਂ
ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ
ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ-ਕਰਨਾ ਹੈ
ਉਸ ਰੇਖਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਵਾਲੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ,
ਇਹ
ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹ ਸੋਚਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ
ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਠੋਸ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ
ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ,
ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ |

(1) (1865) ਐਲ.ਆਰ. I. ਸਾਬਕਾ 13.

(2) (1870) ਐਲ. ਆਰ. ਵੀ. ਪ੍ਰ. ਬੀ. 258.

1158

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਭਾਗ. X I.]

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੋਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਵਿਵੇਕ ਜੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਹੈ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ

ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ, - ਕੁਝ ਵੀ ਕਰੇ ਜੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ

ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨਾ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਹੈ

ਇੱਕ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਘਟਨਾ, ਕੰਪਨੀ

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਆਮ ਪੂਰਵ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਲੈਣ ਦੀ ਜ਼ੁੰਮੇਵਾਰੀ ਥੋਪਦੀ ਹੈ

ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨ

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਲੰਘਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ

ਇਹ ਸਨ, ਲਈ ਜਨਤਕ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਉਣ ਲਈ

ਜੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਖੋਹ ਲਿਆ ਹੈ

ਉਹ।"

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿਚ ਜਿਸ ਵਿਚ ਪ੍ਰੀ

ਲਾਈਨ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ

ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਖ਼ਤਰਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨਾਲੋਂ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਅਜਿਹਾ

ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇੱਕ ਪੱਧਰ ਹੈ

ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਉਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪੈਦਲ ਕਰਾਸਿੰਗ,

ਕੋਈ ਫਰਜ਼, ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਫਾਟਕ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਏ

ਇੱਕ ਵਾੜ ਦੇ ਨਾਲ ਉੱਥੇ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਚੌਕੀਦਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ

ਉਸੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਿਲੀਅਮਜ਼ ਬਨਾਮ ਦ ਗ੍ਰੇਟ ਵੈਸਟਰਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ

(1) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ

ਕੇਸ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਰੇਲਵੇ ਕਲਾਜ਼ ਏਕੀਕਰਨ

ਐਕਟ, 1845, ਸੈਕਸ਼ਨ 51 ਅਨੁਸਾਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਫੁੱਟ-ਪਾਥ 'ਤੇ ਫਾਟਕ ਜਾਂ ਸਟਾਇਲ

ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਸਾਢੇ ਚਾਰ ਸਾਲ ਦੇ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕੰਮ 'ਤੇ

ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪੈਰ ਪਿਆ ਮਿਲਿਆ ਹੈ

ਲੰਘਦੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੁਆਰਾ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ

ਜਿਊਰੀ ਕੋਲ ਜਾਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਵਾੜ ਵੱਲ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ।

(1) (1874) IX ਸਾਬਕਾ. 157.

ਭਾਗ]

ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

1159

ਵਿਜੇ ਸ਼ੰਕਰ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਜੇ

ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਬੱਚਾ ਫੁੱਟ-ਵੇਅ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਕਿਵੇਂ ਆਇਆ। ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਕੇਸ

ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਫ਼ਰਜ਼ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ, ਜੋ ਇੱਥੇ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੱਚਾ ਸੀ

ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਪਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਇੱਥੇ

ਸਬੂਤ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਬੱਚਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਸੀ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੈਵਲ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਪਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀ

ਸਬੂਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਨੇੜੇ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਹੈ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਫੁੱਟ-ਪਾਥ ਕਰਾਸਿੰਗ। ਇਹ ਦਲੀਲ

ਇਸ ਲਈ, ਪਦਾਰਥ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੈ।

ਮੈਦਾਨ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਆਖਿਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਰੇਲਗੱਡੀ 'ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼' ਪਰ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਲਈ 'ਖਤਰਾ' ਹੋਣਾ

ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ, ਵਿੱਚ

ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ।

ਇਹਨਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦਾ। ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਗੱਲ ਹੈ

'ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼' ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਸੀ

ਫਿਰ ਕਿ ਕਿਸੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਫਰਜ਼ ਦਾ ਸਵਾਲ,

ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ, ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ

ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ

ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ

ਇੱਥੇ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਜਾਂ ਫਰਜ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਘੱਟ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਵੇਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਇੱਕ ਜਾਲ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ 'ਤੇ.

ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਖਮੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ |

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਅਵਾਰਡ ਲਾਗਤਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚਿਆਂ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਫਲਸ਼ੋ, ਜੇ.- ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਫਲਸ਼ੋ, ਜੇ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ

ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤਕ 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 ਅਮਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ

ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗਾ

ਮਨੀਸ਼ ਨਾਗਰ

ਅਨੁਵਾਦਕ

