

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਅੱਗੇ, ਕਪੂਰ ਅਤੇ ਸੋਨੀ, ਜੇ.ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਡੀ.ਡੀ. ਜੈਸ਼ੀ ਰਾਮ, ਕੰਪਨੀ - ਮੁਦਈ-ਅਪੀਲੈਂਟਸ

ਬਨਾਮ

ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, - ਡਿਫੈਂਡੈਂਟ-ਜਵਾਬਦਾਰ।

1950 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 70

ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇਜ਼ ਐਕਟ (1890 ਦਾ IX)—ਸੈਕਸ਼ਨ 72— ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ—  
ਖੇਤੀਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ।

9 ਅਗਸਤ 1947 ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਪਾਹ ਦੇ ਟੁਕੜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਗੱਠਾਂ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ  
ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਮਾਲ ਲੰਬੇ ਅਰਸੇ ਬਾਅਦ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ 1 ਜਨਵਰੀ 1948 ਨੂੰ  
ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ 186 ਗੰਢਾਂ ਵਾਲੀ ਇਕ ਗੱਠ ਬਿਲਕੁਲ ਖਾਲੀ  
ਸੀ। ਮੁਦਈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਦੇ ਖੇਪਦਾਰ ਸਨ, ਨੇ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਟੁਕੜਿਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 6,343-12-0 ਰੁਪਏ ਲਈ  
ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ। ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਦੇ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ'  
ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਆਯੋਜਤ, ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੋਵੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਕਨੂੰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅੰਦੋਲਨ ਕਰਨ  
ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਸਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਕਨਸਾਈਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜੋਖਮ ਨੋਟ  
'ਏ' 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ  
ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਪ੍ਰਾਵੀਸ਼ੇਜ਼ (ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ  
ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੀ ਮਨੀ ਰਾਮ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 14 ਜਨਵਰੀ 1950 ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਪਲਾਟਿੰਟ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਚੀ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ।

ਵਾਈ ਪੀ ਗਾਂਧੀ ਅਤੇ ਹਰੀ ਚੰਦ ਭਾਟੀਆ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ

ਐਫ.ਸੀ. ਮਿੱਤਲ ਅਤੇ ਕੇ.ਸੀ. ਨਈਅਰ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

#### ਨਿਰਣਾ

ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਇਹ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੀ ਮਨੀ ਰਾਮ, ਅਧੀਨ ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 14 ਜਨਵਰੀ 1950 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ 6,343-12-0 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਨੰਬਰ 23600/12 ਮਿਤੀ 9 ਅਗਸਤ 1947 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਾਲਟ ਕੋਟੋਰਸ (ਮਦਰਾਸ) ਤੋਂ ਕਪਾਹ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਗੰਢਾਂ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਲਾਂ ਨੂੰ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਿਆ ਅਤੇ 1 ਜਨਵਰੀ 1948 ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਇਕ ਗੱਠ ਬਿਲਕੁਲ ਖਾਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਚਲਾ ਸਾਰਾ ਸਾਮਾਨ ਗਾਇਬ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੀ ਇਸ ਹਾਲਤ ਕਾਰਨ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਟੁਕੜਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 186 ਸੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 6,343-12-0 ਰੁਪਏ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਚਾਰ ਗੱਠਾਂ ਐਸ ਐਮ ਮੀਰਾ ਸਾਹਿਬ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਮੁਦਈਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਮੁਦਈਆਂ ਨੇ ਜੀ ਆਈ ਪੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ (ਪੀ 7) ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। 7 ਜਨਵਰੀ 1948 ਨੂੰ ਮੁਦਈ ਨੇ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ-

ਚਾਰ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਗੱਠ ਦਾ ਸਮਾਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਾਇਬ ਸੀ।

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ 6,343-12-0 ਰੁਪਏ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ 186 ਟੁਕੜੇ ਛੋਟੇ ਪਾਏ ਗਏ।

ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਇਹ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ। ਉਸੇ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਨੋਟਿਸ (ਪੀ 8) ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਰੇਲਵੇ, ਦਿੱਲੀ, ਸੈਕਸ਼ਨ 77, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (ਪੀ 10) ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, ਕੁਝ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਤੇ ਆਖਰਕਾਰ 6 ਅਕਤੂਬਰ 1948 ਨੂੰ 6,343-12-0 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਇਕ ਗੱਠ ਦੇ ਸਮਾਨ ਨਾਲ ਛੇਤਛਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ 186 ਗੰਢਾਂ ਦੀ ਕਮੀ ਸੀ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦਾ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਇੱਕ ਐਡਵੋਕੇਟ ਕਿਦਾਰ ਨਾਥ ਖੋਸਲਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘਟੀਆ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਇਸ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੱਜਣ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਿਹਰਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਸ ਐਮ ਮੀਰਾ ਸਾਹਿਬ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਈ ਖੋਪ ਬੁੱਕ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਚਾਅ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

28 ਦਸੰਬਰ 1948 ਨੂੰ ਸ੍ਰੀ ਜੇ.ਐਨ. ਕਪੂਰ, ਅਧੀਨ ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਹ ਸਨ:

(2) ਕੀ ਨੁਕਸਾਨ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ?

(3) ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕੀ ਹੈ?

ਆਰਡਰ 14, ਨਿਯਮ 5, ਸਿਵਲ ਪੀ. ਸੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਦਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ-- ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਸਹੀ ਮਿਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ-- ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਗਲਤ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਚੋਰੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਉੱਠਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟਸ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ'

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਕਾਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ, ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। 30 ਦਸੰਬਰ 1948 ਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮੁੱਦਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ, "ਕੀ ਸਾਮਾਨ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ?" ਅਤੇ ਕੇਸ ਫਿਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ।

ਮੁਦਈ ਨੇ ਦੋ ਗਵਾਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਝਗੜੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਸਾਬਤ ਕੀਤੀ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਤਿੰਨ ਗਵਾਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ, ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਧਿਰ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸ਼ਰੀਮਾਨ ਗਾਂਧੀ ਨੇ ਸਖ਼ਤ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਬੂਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਾਨੂੰ ਲਿਆ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਉਸਨੇ ਬਹੁਤ ਲੰਮਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸਬੂਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ 9 ਅਗਸਤ 1947 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ 12 ਅਗਸਤ 1947 ਨੂੰ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 2626 ਵਿੱਚ ਬੇਜ਼ਵਾੜਾ (ਹੁਣ ਵਿਜੇਵਾੜਾ) ਛੱਡ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਵੈਗਨ 3 ਸਤੰਬਰ 1947 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 6.30 ਵਜੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚੀ, - ਛਪੀ ਕਾਗਜ਼ੀ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਪੰਨਾ 31 'ਤੇ ਡੀਡਬਲਯੂ 3/1 ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ, ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ। ਉੱਥੇ ਇਸ ਵੈਗਨ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 23724 NW ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਲਈ ਲੇਬਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਿੱਲੀ ਜੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਯਾਰਡ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ DW 3/2 ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ DW3 ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵੈਗਨ 29 ਸਤੰਬਰ 1947 ਤੱਕ ਦਿੱਲੀ ਜੰਕਸ਼ਨ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰਹੀ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ DW 3/2, ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਵੇਰੇ 7 ਵਜੇ ਇਸ ਵੈਗਨ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ 4 ਤੋਂ 6, 16 ਤੋਂ 19 ਅਤੇ 29 ਸਤੰਬਰ 1947 ਨੂੰ ਵਿਹੜੇ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਵੈਗਨ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ।

ਡੀਡਬਲਯੂ ਆਈ, ਗੁਡਜ਼ ਕਲਰਕ, ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 2626 3 ਸਤੰਬਰ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਸੀਲਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵੈਗਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਸੀ ਆਰ ਵੈਨ ਨੰਬਰ 23724 NW ਵਿੱਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਸੇ ਦਿਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵੈਗਨ ਨੂੰ ਸੀਲ ਕਰਕੇ ਅਰਨਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਲਈ ਵਿਹੜੇ ਵਿੱਚ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਫਿਰਕੂ ਗੜਬੜ ਅਤੇ ਗੜਬੜ ਕਾਰਨ ਵੈਗਨ ਨੂੰ ਚੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਰੀਚੈਕਿੰਗ ਲਈ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਥੇ ਚੈਕਿੰਗ ਵਿਭਾਗ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 23724 ਦੀ ਇੱਕ ਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਲੱਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸੰਖੇਪ ਜਾਂ ਇਸ ਸਾਰਾਂਸ਼ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ DW 1/1 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਪੇਪਰ ਬੁੱਕ ਦੇ ਪੰਨਾ 32 'ਤੇ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ 15 ਮਾਰਕ ਵਾਲੀਆਂ ਚਾਰ ਗੰਢਾਂ ਸਮੇਤ 52 ਡੱਬੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਉਹ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਿਆ ਕਿ ਇਹ ਵੈਗਨ 3 ਸਤੰਬਰ 1947 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 11 ਦਸੰਬਰ 1947 ਤੱਕ ਕਿੱਥੇ ਰਹੀ। ਉਸਨੇ ਦੋ ਸੀਲਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀਐਲ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਸੀਲ ਹੁਣ ਉੱਥੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮੋਹਰ ਜੋ ਕਿ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀ2 ਹੈ, ਨੂੰ ਵੈਗਨ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਦੀ ਮਿਤੀ 11 ਸਤੰਬਰ 1947 ਹੈ। DW 1 ਸੀਲਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ D2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਅਸਲ ਸੀਲ ਨਾਲ ਛੇੜਛਾੜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਟੁੱਟ ਗਈ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿਚ, ਇਸ ਗਵਾਹ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਆਵਾਜਾਈ ਅਨਿਯਮਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮਜ਼ਦੂਰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਇੱਕ ਮਾਲ ਕਲਰਕ, ਡੀ ਡਬਲਯੂ 2, ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 23724, 11 ਦਸੰਬਰ 1947 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿਖੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸੀਲਾਂ ਸਨ, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ D I ਅਤੇ D 2। 11 ਦਸੰਬਰ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਵਾਚ ਐਂਡ ਵਾਰਡ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਵੈਗਨ ਦੀ ਚੈਕਿੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਇੱਕ ਐਂਟਰੀ ਚੈਕ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀ3 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਸੇ 'ਟੀ' ਸੀਲ ਸੀ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ 'ਟੀ ਬੀ' ਕੱਚੀ ਮੋਹਰ। ਗੱਡੇ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਚੈਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ 52 ਬੋਰੀਆਂ ਦੀ ਥਾਂ ਸਿਰਫ 47 ਅਤੇ ਇੱਕ ਗੱਠ ਸੀ; ਝਗੜੇ ਵਿੱਚ 15/4 ਮਾਰਕ ਕੀਤੇ ਸਾਮਾਨ ਵਿੱਚੋਂ ਕਾਫੀ ਖਾਲੀ ਸੀ। ਉਸੇ ਦਿਨ ਬੈਂਡ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਵਾਚ ਐਂਡ ਵਾਰਡ ਵਿਭਾਗ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੈਲੀਗ੍ਰਾਮ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ D3 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਸ ਟੈਲੀਗ੍ਰਾਮ ਨੂੰ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ D4 ਮਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸੰਚਾਰ ਸੀ ਜੋ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਹੱਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਵਿਧੀ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਰੀ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸ ਵੈਗਨ ਦੀ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਸਮਰੀ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਾਰੇ ਸਬੂਤ ਹਨ ਜੋ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ।

ਇਸ ਸਬੂਤ ਤੋਂ; ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਖੋਜ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 2626 ਦੇ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਛੇੜਛਾੜ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚੋਂ ਸਾਮਾਨ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਹ ਠੀਕ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੈਗਨ ਨੰਬਰ 23724 ਐਨ ਡਬਲਯੂ ਵਿੱਚ ਲੱਦਿਆ ਗਿਆ। ਇੱਕ ਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰ ਗੱਠਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ D W 3/1 ਤੋਂ D W 3/3 ਦੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਦਿੱਲੀ ਯਾਰਡ ਵਿੱਚ ਵੈਗਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਇਹ 29 ਸਤੰਬਰ 1947 ਤੱਕ ਉੱਥੇ ਹੀ ਰਹੀ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸੀਲਾਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ D I ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸੀ। 11 ਸਤੰਬਰ 1947 ਨੂੰ, ਇਕ ਹੋਰ ਮੋਹਰ ਲਗਾਈ ਗਈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀ 2 ਦੀ ਨਿਸ਼ਾਨਦੇਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਸਬੂਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਦੋਂ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਮੋਹਰ ਟੁੱਟ ਗਈ ਸੀ। 11 ਸਤੰਬਰ ਤੋਂ 11 ਦਸੰਬਰ 1947 ਤੱਕ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ। ਇਹ 11 ਦਸੰਬਰ 1947 ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਮੁਦਈਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਗੱਠ ਖਾਲੀ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ 15/4 ਮਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਤੁਰੰਤ ਵਾਚ ਐਂਡ ਵਾਰਡ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪੁਲਿਸ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਹਰ ਇੱਕ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਤੰਬਰ 1947 ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਫਿਰਕੂ ਗੜਬੜ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦ ਸੀ। ਜੋ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਉਹ 3 ਸਤੰਬਰ 1947 ਅਤੇ 11 ਸਤੰਬਰ 1947 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਇਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ 2, ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਇਲਜ਼ਾਮ ਨਹੀਂ, ਫਿਰ ਵੀ ਘੱਟ ਸਬੂਤ, ਕਿ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ 11 ਦਸੰਬਰ 1947 ਨੂੰ ਵੈਗਨ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਗੱਠ ਖਾਲੀ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸਿੱਟਾ ਕਿ ਮਾਲ ਗੁੰਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਕਾਇਮ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੀ ਹੈ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜ ਦੀ ਖੋਜ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਅਪੀਲ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਖਾਸ ਆਧਾਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 'F A No 232 of 1947', ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਵੱਲੋਂ ਮਿਤੀ 4 ਮਾਰਚ 1952 ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ 'F A No 73 of 1948' ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ, ਦੁਬਾਰਾ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਅਤੇ ਮੇਰੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ, ਕਿ ਜੇ ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਖੁਦ ਜੋਖਮ ਨੋਟਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਜੋਖਮ ਨੋਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਭੇਤ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਮੰਨਾਂਗਾ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਜੋਖਮ ਨੋਟਸ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 1949 ਦੀ ਧਾਰਾ 72 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਸੀ-

"(1) ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗੀ, ਧਾਰਾ 151, 152 ਅਤੇ 161, ਭਾਰਤੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਐਕਟ, 1872 ਦੇ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇ।

(2) ਉਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਅਜਿਹੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਰੱਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ-

(ਏ) ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਜਾਨਵਰ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਜਾਂ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਅਤੇ

(ਬੀ) ਨਹੀਂ ਤਾਂ (ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ।

(3) ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਐਕਟ, 1865 ਵਿੱਚ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਂਝੇ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵੀ, ਇਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਅਧੀਨ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ ਜਾਂ ਇੰਨੇ ਨੁਕਸਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ, ਲੀਕ ਜਾਂ ਬਰਬਾਦੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਬਦ ਹਨ-

"ਮੈਂ/ਅਸੀਂ, ਹੇਠਾਂ ਹਸਤਾਖਰਿਤ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਉਕਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਵਾਅਦਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸਦੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ..... ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ..... ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।"

ਜੇਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ "ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਘਟਾਏ" ਦਰ 'ਤੇ ਜਾਂ "ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੇਖਮ" 'ਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੋਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਬਦ ਹਨ:

"ਮੈਂ/ਅਸੀਂ, ਹੇਠ-ਹਸਤਾਖਰਿਤ, ਅਜਿਹੇ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਨ 'ਤੇ ਵਿਨਾਸ਼, ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਉਕਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਰਹਿਤ ਅਤੇ ਸਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਸੰਕਲਪ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ, ਇਹ ਖੋਪ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਵਿਗੜਣਾ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਤੋਂ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ:

(ਏ) ਉਕਤ ਖੋਪ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਟੈਰਿਫ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਖੋਪ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੇ ਪੈਕੇਜ ਜਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੋਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪੈਕਿੰਗ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਹਟਾਉਣਯੋਗ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਬੀ) ਕਿਸੇ ਪੈਕੇਜ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਾਂ ਤੋਂ ਚੋਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਪ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੇ ਹੋਏ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ (a), ਜਦੋਂ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਲੁੱਟ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਖੋਪਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਖੋਪ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਸਾਈਨਰ ਨੂੰ ਬੁਲਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦੇਣਾ, ਪਰ, ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸੇਵਕਾਂ ਦੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਪੱਖ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਕੰਸਾਈਨਰ 'ਤੇ ਪਏਗਾ।"

ਸ੍ਰੀ ਗਾਂਧੀ ਦੀ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਜੇਖਿਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਵਿਚਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ



ਉਚਿਤ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਖੋਪ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਸੀ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੇਸ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਪੱਖ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੈਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਨਜਿੱਠਾਂਗਾ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸ੍ਰੀ ਫਕੀਰ ਚੰਦ ਮਿੱਤਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਿੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਇਹ ਸਮੁੱਚੀ ਖੋਪ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਖੋਪ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਇਹ ਕਿਸੇ ਪੈਕੇਜ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਾਂ ਤੋਂ ਚੋਰੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਾਂਗਾ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਖਤਰੇ ਦੇ ਨੋਟ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਕਨਸਾਈਨਰ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਲਿਆਂਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕਿਵੇਂ ਘੁੰਮ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

'ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਨਿਨਸੁਲਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਚੱਕਰਵਰਤੀ ਪੁੱਤਰਾਂ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ' ਵਿੱਚ, ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਕੰਸਾਈਨਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਸੰਕੇਤ 'ਏ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜੋਖਮ ਨੋਟ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਵੇਗਾ।

'ਮਫਤ ਲਾਲ ਗੋਗਲ ਭਾਈ ਬਨਾਮ B B & C I Ry Co Ltd' ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਚੰਗੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਨ।

'ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਗੁਰੂਪ੍ਰਸਾਦ ਰਾਮ ਗੁਪਤਾ' ਵਿੱਚ ਗੁਪਤਾ ਜੇ. ਇਹ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਕਿ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਨੁਕਸਦਾਰ ਪੈਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਅਦਾਲਤ ਦਾ "ਪਾਬੰਦ ਫਰਜ਼ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦਾ ਨੁਕਸਦਾਰ ਪੈਕਿੰਗ ਪ੍ਰੋਵੀਸੋ (ਬੀ) ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

'ਭੁਪੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਇੰਡੀਅਨ ਯੂਨੀਅਨ' ਵਿੱਚ, ਰੌਕਸਬਰਗ ਜੇ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਕਨਸਾਈਨਰ ਇਹ ਪਛਾਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ 'ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ।

ਮੈਂ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਨੁਕਸਦਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਦੋਂ ਉਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸੂਟ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਵਿਚ ਨੁਕਸ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਆਇਆ।

ਫਿਰ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਇਲਜ਼ਾਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੀ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਖੇਪ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਪੂਰਾ ਪੈਕੇਜ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੁਦਈਆਂ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇਸ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਾਲਟ ਕੋਟੋਰਸ (ਮਦਰਾਸ) ਤੋਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚਾਰ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਿੰਨ ਪੂਰੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਡਿਲੀਵਰ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਚੌਥੀ ਗੱਠ ਵਿੱਚ 186 ਗੱਠਾਂ ਗਾਇਬ ਸਨ। ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ 'ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਮਾਲ ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ 'ਤੇ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਖੋਜ ਉੱਥੇ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੋਵੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਖੇਪ ਦੀ ਪੈਕਿੰਗ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦੇ ਅੰਦਰ ਆ ਸਕੇ। ਪਰਵੀਸੋ (ਏ) ਨੋਟ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਵਿਚ ਪਾਉਣਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਨਾ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਸਾਰੀ ਖੇਪ ਦੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ ਵਿਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਕ ਕੀਤੇ ਇਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਹੋਵੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸਲਈ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। 'ਭੁਪੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ ਚੌਧਰੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ' ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਪ੍ਰਾਵੀਸੋ (ਏ) ਵਿੱਚ ਅਪਵਾਦ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਖੇਪ ਟੈਰਿਫ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਕ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਜੋਖਮ ਨੋਟਸ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਚਰਚਾ ਮੈਰੀਡੀਥ ਜੇ ਦੁਆਰਾ 'ਕੌਸਲ ਬਨਾਮ ਠਾਕੁਰਸੀ ਦਾਸ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ' ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਖੇਪਕਰਤਾ ਨੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਦਰਭੰਗਾ ਤੱਕ ਕਪੜੇ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਗੰਢਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਸਨ ਜੋ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਜੈਡ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'Z' ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ, ਜੋਖਿਮ ਨੋਟ 'B' ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ। ਇਹ ਖੇਪ ਸ਼ੱਕੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜੀ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਗਈ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਕਿ 66/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਘਾਟ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'Z' ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਇਸ ਖੁਲਾਸੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਕੱਦਮੇ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਦਰਸਾ ਕੇ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਹ ਹਾਂ-ਪੱਖੀ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਕੀਤੇ ਖੁਲਾਸੇ ਕੰਸਾਈਨਰ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਫਿਰ ਇਹ ਉਸਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਖੁਲਾਸੇ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਵੇ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਉਸਦੀ ਮੰਗ ਉਸ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਪਰੇ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਦਾਲਤ ਇੰਨੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਬੋਝ ਛੱਡਣਾ ਪਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਮੰਨਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੰਗ ਵਾਜਬ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਧਾਰਾ 114, ਐਵੀਡੈਂਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬੋਝ ਅਜੇ ਵੀ ਮੁਦਈ 'ਤੇ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਮਯਾਬ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਪਵੇਗਾ।

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 'ਸੂਰਤ ਕਾਟਨ ਸਪਿਨਿੰਗ ਐਂਡ ਵੀਵਿੰਗ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, ਬਨਾਮ ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ਼ ਸਟੇਟ' ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਥੈਂਕਰਟਨ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ:

(i) ਜਿੱਥੇ, ਦੋਵੇਂ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'A' ਅਤੇ 'Z' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ' ਇਸ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਫਾਇਦਾ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦਾ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'Z' ਤੋਂ ਵੀ ਅੱਗੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

(ii) ਮੁਦਈ ਨੇ ਜੋਖਿਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਸੰਪੂਰਨ ਸੀ।

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

(iii) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਮੁਦਈ 'ਤੇ ਸਫਲ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਬੋਝ ਹੈ।

(iv) ਜਦੋਂ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'Z' ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਗੈਰ-ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬਾਅਦ ਦੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਕੌਂਸਲ ਬਨਾਮ ਫਰਮ ਬਲਸ਼ੁੰਡਿਆਲ ਰਾਮ ਗੌਰੀਸ਼ੰਕਰ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ, ਉਸੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ ਧਾਰਾ 72, ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ "ਨੁਕਸਾਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਬਦ "ਨੁਕਸਾਨ", ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਪਰ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਰਿਸਕ ਨੋਟ 'ਏ' ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ, ਜਾਂ ਲੁੱਟਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਦੇ ਵੀ, ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਲਈ ਬਾਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ 'ਬੀਰੀਸ' ਦੀ ਇੱਕ ਖੋਪ ਸੱਤ ਪੈਕੇਜਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਦੋ ਪੈਕੇਜ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ 39 ਸੀਰਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਸੀ, ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਇਹ ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਸੱਚਮੁੱਚ ਔਖੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 115, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਜੋਖਮ ਨੋਟਸ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਚਰਚਾ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, 'ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਗੁਰੂਪ੍ਰਸਾਦ ਰਾਮ ਗੁਪਤਾ', ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਨੁਕਸਦਾਰ ਪੈਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਨੁਕਸਦਾਰ ਪੈਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕੇਸ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ (ਬੀ) ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿ ਇਹ ਖੋਪ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਕਿਵੇਂ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਗਾਂਧੀ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ: ਪਹਿਲਾ ਹੈ 'ਈਸਟ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਪਿਆਰੇ ਲਾਲ-ਸੋਹਨ ਲਾਲ'। ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਖੋਪ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਇੱਕ ਵੈਗਨ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਟੀਨ ਦੀਆਂ ਬੇੜੀਆਂ ਨਾਲ ਸੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਲਾਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਿਛਲੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਹੁਣ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲਾ।

'ਗਣੇਸ਼ ਦਾਸ-ਬਿਸ਼ੇਸ਼ਵਰ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਈਸਟ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ' ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ-ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੁਦਈ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ "ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ" "ਨਾਨ ਡਿਲੀਵਰੀ" ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਇਹ ਕੇਸ ਸਿਰਫ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਫਿਰ 'ਰਾਇਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰਜ਼' ਵਿੱਚ ਜੈਨਟਲ ਜੇ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫਿਰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਸਿਰਫ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਸੀ।

'ਗੰਗਾਧਰ ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਏ ਫਰਮ ਬਨਾਮ ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ', ਰਿਸਕ ਨੋਟ 'ਏ' ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ, ਪਰ ਟਰਾਂਜਿਟ ਵਿੱਚ ਲੀਕ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਖਰਾਬ ਪੈਕਿੰਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਫਲੈਪ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੇ ਪਾੜੇ ਰਾਹੀਂ ਬੈਗਾਂ ਵਿੱਚ ਕੱਟ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਕੇਸ ਚੰਗੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਸਧਾਰਨ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

'ਜੀ ਏ ਜੌਲੀ ਬਨਾਮ ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ', ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਇਕੱਲੇ 'ਬੀ' ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਚੈਟਰਜੀ ਜੇ, ਨੇ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 72, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਨੁਕਸਾਨ" ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਮਾਲ ਜਾਂ ਮਾਲਿਕ ਨੂੰ ਮਾਲੀ ਜਾਂ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਗੁਆ ਲਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਫਿਲਹਾਲ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਰਿਹਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਨੁਕਸਾਨ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਮਾਲ ਦਾ ਗਾਇਬ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਗੁੰਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹੱਦ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਡਿਲੀਵਰੀ ਸਾਧਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਗਠਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਪਰ ਉਥੇ ਵੀ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਫਿਰ 'ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕਾਉਂਸਿਲ ਬਨਾਮ ਫੈਟਲ ਪਾਲ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ' ਵਿਚ ਮੋਕਰਜੀ ਜੇ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਉਹ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ', 'ਬੀ' ਅਤੇ 'ਸੀ' ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਿਲੀਵਰੀ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਨੌਂ ਬੋਰੀਆਂ ਕੱਟੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਕਮੀ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ "ਨੁਕਸ ਨਾਲ ਪੈਕ ਕੀਤੇ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ "ਟੈਰਿਫ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ" ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਰਿਫ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਹੱਦ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਹਨ, ਸਿਰਫ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੜੇ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਮੈਂ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੀ ਰਾਇ ਦੇ ਇਸ ਆਖਰੀ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਮੈਂ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਅਜੀਬ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਇਹ ਮੁਦਈਆਂ-ਅਪੀਲਕਾਰਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮਦਦਗਾਰ ਹੈ।

'ਜਨੇਸ਼ਵਰ ਲਾਲ-ਰਾਜੇਸ਼ਵਰ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ', ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਇਕੱਲੇ 'ਏ' ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ।

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**

'ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ ਬਨਾਮ ਹਰੀ ਰਾਮ', ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਕਪਾਹ ਦੀਆਂ ਦੋ ਗੰਢਾਂ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਜ਼ੈਡ' ਅਧੀਨ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਖੇਪ ਵਿੱਚ ਵਜ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੁਝ ਰੇਲਵੇ ਸੇਵਕਾਂ ਨੇ ਗੰਢਾਂ ਦਾ ਸਮਾਨ ਚੋਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮੁਦਈ ਨੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬੋਝ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹਾਲਾਤੀ ਸਬੂਤ ਦੇ ਕੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਜਿੱਥੇ ਮੁਦਈ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜੋਖਮ ਨੋਟਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕੇਸ ਮੁਦਈ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ-

(i) ਜੋ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 3 ਅਤੇ 11 ਸਤੰਬਰ 1949 ਦਰਮਿਆਨ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ;

(ii) ਇਹ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਦੋਵੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਕਨੂੰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅੰਦੋਲਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕਿੰਗ ਸਹੀ ਸੀ; ਅਤੇ

(iii) ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਏ' ਅਤੇ 'ਬੀ' ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਹ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਬੀ' ਦੇ ਪ੍ਰਾਵੀਸ਼ੋਜ਼ (ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸੋਨੀ, ਜੇ.            ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮੀਤ 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 Happy Garg, Translator in the Sessions Division, Barnala.

**Checked, Compared and authenticated by Happy Garg, Translator**