

ਅਪੀਲੇਟ ਸਿਵਲ

ਫਾਲਸ਼ਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਕਪੂਰ ਜੇ.ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਰਾਜਮਲ ਪਹਾੜ ਚੰਦ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਦ ਡੋਮਿਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ), -
ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1951 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰੈਗੂਲਰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 465

*ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1908 ਦਾ IX) ਆਰਟੀਕਲ 31—ਟਰਮੀ -
nus a quo—ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਕੀ ਟਰਮੀਨਸ ਨੂੰ
ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ—।*

1954
Sept, 29

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 1899 ਵਿੱਚ ਐਕਟ X ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਨਾਨ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਫ, ਜਾਂ" ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮਾਲ ਸਟੈਂਡ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਉਸੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਸ ਕੁਝ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿੱਥੇ ਦੇਰੀ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ 'ਦੇਰੀ' ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਸਮਾਂ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹੀ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੇ-ਕੇਅ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ ਕੋਈ ਵਾਰੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨਾਲ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। "ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਉਹੀ ਰਹੇਗੀ ਭਾਵ, ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਜੇ ਆਮ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਾਅਦਿਆਂ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਪੁੱਛ-ਗਿੱਛ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਚਰਚਾ: -

ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕਾਉਂਸਿਲ ਬਨਾਮ ਕਾਸੀਰਾਮ ਮਾਰਵਾੜੀ (1),

ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (2), ਜੁਕਲ ਕਿਸ਼ੋਰ ਬਨਾਮ
ਦਿ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪ੍ਰਾਇਦੀਪ ਰੇਲਵੇ (3), ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਹਾਰਤ ਰੇਲਵੇ
ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ। ਭੀਮਪਵਾ (4), ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ, ਬੜੌਦਾ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ
ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (5), ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਨਿਨਸੁਲਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ
ਗਣਪਤ ਰਾਏ (6), ਡੇਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਮੇਸਰਸ ਖੁਰਾਣਾ

(1) ਏਆਈਆਰ 1949 ਪੈਟ. 268

(2) ILR (1953) 2 ਏ.ਯੂ. 534

(3) ILR 45 ਸਾਰੇ। 43

(4) 17 ਆਈਸੀ 419

(5) ILR, 42 ਸਾਰੇ, 390

(6) ILR 33 ਸਾਰੇ। 544

ਬ੍ਰੈਸ. (1), ਸੀਤਾਰਾਮ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਸਟੇਟ (2), ਪਲਨੀਚਮਾਈ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (3), ਬਲੀ ਮੱਲ ਬਨਾਮ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (4), ਗੋਪੀ ਰਾਮ ਦਾ ਕੇਸ (5), ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਅਮਰ ਸਿੰਘ (6), ਭਗਤ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (7), ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਦ ਡਨਲੈਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (8), ਹਰਿਆਣਾ ਕਾਟਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੀਬੀ ਅਤੇ ਸੀਆਈ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ। ਬੰਬਈ (S'), ਰਾਧਾ ਸ਼ਿਆਮ ਬਾਸਕ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਸਕੱਤਰ (10), ਰਾਏਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿੱਲ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ (11), ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸ਼੍ਰੀ ਟੇਕ ਚੰਦ ਸੇਠੀ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 12 ਫਰਵਰੀ, 1951 ਦੇ ਫਰਮਾਨ ਤੋਂ ਨਿਯਮਤ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਮਨੀ ਰਾਮ ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਮਿਤੀ 16 ਫਰਵਰੀ, 1950, ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, 16 ਫਰਵਰੀ, 1950 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ। ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੁਦਈ ਦਾ ਸੂਟ।

ਕੇਐਲ ਗੋਸਾਈਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐੱਨ.ਐੱਲ . ਸਲੂਜਾ, ਐੱਸ.ਐੱਲ. ਪੁਰੀ ਅਤੇ ਰਣਬੀਰ ਸਾਹਨੀ, ਰੈਸਪੋਂਡੈਂਟਸ ਲਈ।
ਨਿਰਣਾ

ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਇਹ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ, ਟੀ.ਸੀ. ਸੇਠੀ ਦੇ Kapur, J. ਅਪੀਲੀ ਫਰਮਾਨਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਪੈਸਿਆਂ ਦੀ ਮੁੜ ਕਵਰੇਜ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫਰਮਾਨਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਮਾਰਚ, 1947 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜੁਲਾਈ, 1947 ਤੱਕ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਕਰਾਚੀ ਤੋਂ ਖਾਸਾ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੁਦਈ ਫਰਮ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਵਿਰੁੱਧ 11 ਮੁਕੱਦਮੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ।, ਪਰ ਸਾਦੇ ਝਗੜਿਆਂ ਨੇ ਸਿਰਫ ਚਾਰ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਲਿਆਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 1949 ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੰਬਰ 366 ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ

VOL. vm]

INDIAN LAW REPORTS

IKI

- (2) ਏਆਈਆਰ 1950 ਮੈਡ. 30
- (3) ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133
- (4) ਏਆਈਆਰ 1954 ਪੰਜਾਬ 44
- (5) ਏਆਈਆਰ 1927 ਪੈਟ. 335
- (6) RFA, 1952 ਦਾ 76
- (7) 1948 ਦਾ ਸੀਆਰ ਨੰਬਰ 216
- (8) ILR 6 Lah. 301
- (9) ਏਆਈਆਰ 1927 ਲਾਹ. ੪੭੧॥
- (10) ILR 44 ਕੈਲ. 16
- (11) A:IR. 1947 ਕੈਲ. 98

-

M/s ਰਾਜਮਲ ਮਾਲ 1947 ਦੇ 30 ਵੇਂ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਵੱਲੋਂ ਕਰਾਚੀ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, 1949 ਦੇ ਸੂਟ ਨੰ: 366 ਅਤੇ 1949 ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰ: 365 ਵੀਂ, ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ-
 31 ਜੁਲਾਈ, 1947, ਅਤੇ 1949 ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 372, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 30 ਜੁਲਾਈ, ਕਪੂਰ, ਜੇ. 1947 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਖੋਪ ਕਰਤਾ ਅਤੇ ਖੋਪਕਰਤਾ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਨੂੰ ਸਾਦੇ ਝਗੜਿਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਮਰਥਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈਆਂ ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ /

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਦੋ ਸੈੱਟ ਹਨ (1) ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਅਤੇ (2) ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਜੋ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਾਰ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹੇਠਲੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 2, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਪਾਲਿਸੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਨਾਲ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਨਜਿੱਠਾਂਗਾ।

ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਉਠਾਵਾਂਗਾ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਮਾਲ 14 ਜੁਲਾਈ ਨੂੰ ਕਰਾਚੀ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ 3 ਅਗਸਤ, 1947 ਨੂੰ ਖਾਸਾ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਵੀਹ ਦਿਨ ਲੱਗ ਗਏ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਇੱਕ ਗਵਾਹ, ਡੀਡਬਲਯੂ 1, ਦਯਾ ਰਾਮ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਸਾ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਲਗਭਗ 12 ਜਾਂ 12 ਦਿਨ ਲੱਗ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਮਾਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ-

ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਸਾਲ ਜਦੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਮਾਲ

ਹੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਦੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ, ਡਿਲੀਵਰੀ,
ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ।

ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਜੋ ਉਪ-M/s 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਜਮਲ ਮਿਸ਼ਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੁਦਈ ਦਾ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਜੋ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰੋਕ ਸੀ, ਕੀ ਉਹ ਇਮਜਜ ਆਰਮਿਨਸ ਅ ਕੋਓ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਕ ਹੈ?-

ਕਪੂਰ, ਜੇ.

ਮੁਦਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਮੁਦਈਆਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ। 15 ਜਨਵਰੀ, 1948 ਨੂੰ, - ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਪੀ. 13 ਦੁਆਰਾ, ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ 13 ਦਸੰਬਰ, 1947, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 1 ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ, ਕਿ com ਪਲੇਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਮੁਦਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਹੁੰਦੇ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ 30 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1948 ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ-

"ਮਾਮਲੇ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ
ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

ਇਹ ਸਾਬਕਾ ਹੈ. ਪੰਨਾ 12.

13 ਦਸੰਬਰ, 1947 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ # ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 1 ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈਆਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਤਰੀਕ ਤੱਕ ਸਾਮਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਜਾਂ ਤਾਂ

ਗੁਆਚ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਚੋਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੀ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਫਰਮ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਤਾਂ ਉਹ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਈ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣਗੇ।

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India
Kapur, J.

ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਕੀ ਹੋਇਆ ਸੀ, "ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ। 1877 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਧਾਰਾ 31 ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਬਦ "ਨਾਨ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਫ਼, ਜਾਂ" ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1899 ਦਾ ਐਕਟ X। ਇਸਲਈ ਪਿਛਲੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੇ ਵਿਵਾਦ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਂ ਛੋਟੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਧਾਰਾ 30 ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਹੁਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਧਾਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ, ਇਸ ਸਵਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿ ਕੀ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਟਾਰਟ, ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕਿਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਲ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਈ ਕੇਸਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਸਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਕਾਸੀਰਾਮ ਮਾਰਵਾੜੀ (1) ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।), ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਕੋਈ ਖਾਸ ਮਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਬਾਰੇ ਪਰ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨਰ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਜਵਾਬ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਮਲੇ

ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਆਪਣਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਖੇਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ , ਅਤੇ ਇਹ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਦ

(1) ਏਆਈਆਰ 1949 ਪੈਟ. 268

ਮਾਲ ਦੀ ਖੇਪ 11 ਅਗਸਤ, 1942 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ 1 ਫਰਵਰੀ, 1947 ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਮੁਦਈਆਂ ਦੇ ਆਪਸੀ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖੇਪ ਸੀ. ਤਬਾਹ ਕਰ ਦਿੱਤਾ. ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ ਸੀ "ਮੁਲਜ਼ਮ ਵੱਲੋਂ ਖੇਪ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ" ਤੋਂ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਖੇਪ ਨੂੰ ਜਿਗਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ *ਟਰਮੀਨਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੋਐ ਸਮਝਿਆ*, ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ ਵਿੱਚ *ਟਰਮੀਨਸ ਇੱਕ ਕੋਐ* ਹੈ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ "ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ " ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਇਨਕਾਰ.

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India
Kapur, J.

ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (1) ਦੇ ਪੂਰੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਧਾਰਣ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਪਰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਖੇਪ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਕਾਰ ਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਤ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਖੇਪ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪੱਤਰ ਦੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸੂਟ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 30 ਜਨਵਰੀ 1943 ਨੂੰ ਆਗਰਾ ਵਿਖੇ, ਚੇਲਾ ਵਿਖੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਕਾਰ ਰਾਈਜ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਕੁਝ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਆਖਰੀ ਪੱਤਰ 7 ਫਰਵਰੀ, 1944 ਸੀ,

(1) ILR (1953) 2 ਸਾਰੇ. 534

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਵਿਚਾਰ- ਵਟਾਂਦਰਾ ਹੋ
ਰਿਹਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਪੰਨਾ 660 'ਤੇ ਬਿੰਦ ਬਸਨੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ, ਜੇ. ਨੇ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦਾ
ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ-

Kapur, J.

ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਾਧਾਰਨ ਢੰਗ ਨਾਲ
ਇਹ ਖੇਪ 7 ਫਰਵਰੀ, 1943 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਚੋਲ ਪਹੁੰਚਣਾ ਸੀ, ਤਾਂ
ਇਹ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 'ਡਲਿਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ',
ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਸਾਨੂੰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ
ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਪਰ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ
ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਉਮੀਦਾਂ 'ਤੇ
ਰੱਖਿਆ।

ਫਿਰ ਪੰਨਾ 663 'ਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਅਜੇ ਤੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਜਿਗਰ ਦੇਣ ਤੋਂ ਕੋਈ ਪੱਕਾ
ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਆਖਰੀ ਚਿੱਠੀ ਤੋਂ ਇੱਕ
ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੂਟ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ
ਲਈ, ਇਹ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ। ”

ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਿਤੀ ਜਿਸ ਤੋਂ
ਸਮਾਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ
ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ
ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਲੈ ਲਈ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਅਦਾਲਤ, *ਜੁਗਲ ਕਿਸ਼ੋਰ*
ਬਨਾਮ *ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ ਰੇਲਵੇ* (1) ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ
ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ 28 ਅਗਸਤ, 1918 ਨੂੰ, ਕੁਝ ਚੀਜ਼ਾਂ ਗ੍ਰੇਟ
ਇੰਡੀਅਨ ਆਈ ਪੇਨਿਨਸੁਲਾ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਚੂਨਾਰ ਨੂੰ ਭੇਜੇ
ਜਾਣ ਲਈ ਬੰਬਈ. ਮਾਲ ਚੂਨਾਰ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਨੇ
ਜੀਆਈਪੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਈਸਟ ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛ

ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਰਿਹਾ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ
ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ,

ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੂਟ M/s ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਬਾਅਦ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜਮਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਾਲ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਾੜ ਚੈਨ ਡੀ ਸੀਮਾ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ-
ਡੋਮਿਨ ਜੇ ਐਂਡ ਐਕਸ਼ਨ ਐਕਟ. ਭਾਰਤ

Kapur, J.

ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਦੇਖਿਆ-

“ਆਰਟੀਕਲ 31 ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਦਰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਕੋਈ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੂਟ. ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ”

ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਭੀਮੱਪਾ (1) ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ , ਅਤੇ ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਬੜੜੇਦਾ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (2) ਅਤੇ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪ੍ਰਾਇਦੀਪ (2) ਨੂੰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ। ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਗਣਪਤ ਰਾਏ (3)। ਬਾਅਦ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੰਦਰਵਾੜੇ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੂਟ ਸਮੇਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਲ ਸੀ।

751

~

PUNJAB SERIES

[VOL. VIII

- (2) ILR 42 ਸਾਰੇ। 390
- (3) ILR 33 ਸਾਰੇ। 544

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India

Kapur, J.

ਖੇਸਲਾ , ਜੇ . _ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੇਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਨਿਸ਼ਚਤ ਜਵਾਬ ਕਿ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਇਹ ਮੰਨ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਇਨਕਾਰ ਤੋਂ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੀਤਾਰਮਾ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਰਾਜ (2), ਅਤੇ ਪਲਨੀਚਮਾਈ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੇਂਸਲ (3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ।

ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਇੱਕ ਆਧਾਰ ਹੈ ਜੋ "ਡਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ , ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਰਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਪੁੱਛ-ਗਿੱਛ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਪੁਰਾਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਲੀ ਮੱਲ ਬਨਾਮ ਡੇਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (4), ਮੈਂ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਸ਼ਬਦ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। " ਦਾ ਮਤਲਬ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਆਖਰਕਾਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਉਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਉੱਥੇ ਗੋਪੀ ਰਾਮ ਦੇ ਕੇਸ (5) ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ 17 ਅਗਸਤ, 1954 ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਅਮਰ ਸਿੰਘ (6) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਸੀ ਕਿ ਸੀ. ਕੇਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ

(1) ਏਆਈਆਰ 1951 ਸ਼ਿਮਲਾ 254

(2) ਏ.ਜੇ.ਆਰ. 1950 ਮੈਡ. 30

- (3) ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133
- (4) ਏਆਈਆਰ 1954 ਪੰਜਾਬ 44
- (5) ਏਆਈਆਰ 1927 ਪੈਟ. 335
- (6) 1952 ਦਾ RFA 76

which the goods ought to have been delivered M/s. Rajmal
 ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ
 ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਕਿ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
 ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ
 ਡਿਲੀਵਰੀ 7 ਜੂਨ, 1948 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ
 ਸੀ। ਜੇਕਰ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ
 ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ
 ਵਾਲੇ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਸਤਿਕਾਰ
 ਨਾਲ, ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ, ਪਰ ਜੇ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ
 ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਇਹ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ, ਅਤੇ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ
 ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ "ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ" ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨਾ
 ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ " ਵਾਜਬ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਭਾਸ਼ਾ ਸੀ। "
 ਜਿਸ 'ਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

Pahar Chand
 v.
 Dominion of
 India
 Kapur, J.

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੇਰੇ ਵਿਦਵਾਨ
 ਭਰਾ ਫਲਸ਼ੋ, ਜੇ., *ਭਗਤ ਰਾਮ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ* (1), ਇਹ
 ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ-

"ਆਰਟੀਕਲ 31 ਵਿੱਚ 'ਜਦੋਂ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ '
 ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸਦਾ
 ਅਰਥ ਹੈ ਬੁਕਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਅਵਧੀ ਜਿਸ ਦੇ
 ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ
 ਹੈ।"

ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ *ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਦ
 ਡਨਲੇਪ ਰਬਤ ਕੰ., ਲਿਮਟਿਡ*, (2) ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ
 ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਕਦੋਂ
 ਨਿਰਾਸ਼ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

- (1) 1948 ਦਾ ਸੀਆਰ ਨੰਬਰ 216
- (2) ILR 6 Lah. 301

M/s ਰਾਜਮਲ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੇਲੋੜਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਲਾਹੌਰ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਇਕ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ *ਹਰਿਆਣਾ ਕਾਟਨ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿ.*

ਭਾਰਤ ਬਨਾਮ *BB ਅਤੇ CI Ry. ਕੰਪਨੀ, ਬੰਬੇ* (1), ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਨਵਰਟ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ --('ਸਾਇਯਨ ਉਦੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਯੋਗ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਫੈਸਲਾ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 31 ਦਾ ਸਵਾਲ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਉਦੋਂ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਦੋ ਕੇਸ *ਰਾਧਾ ਸ਼ਿਆਮ ਬਾਸਕਵ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਦਾ ਸਕੱਤਰ* (2)। ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਰਿੱਟ 10 ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਆਰਟੀਕਲ 115 ਲਾਗੂ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਹ *ਓਬਿਟਰ ਹੈ*, ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 31 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੋਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੋਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਕਲਕੱਤਾ ਦਾ ਦੂਜਾ ਮਾਮਲਾ *ਰਾਏਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ* (3) ਹੈ। ਕੇਮਲ, ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਜੇ ਕਿ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੇ "ਡਿਲੀਵਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਮੈਂ ਇਸ ਰਾਏ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ।

ਫਿਰ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਦੋ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, *ਪਾਲਨੀਚਮਾਈ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੈਂਸਲ* (4), ਜਿੱਥੇ

ਮਾਲ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ।

- (1) ਏਆਈਆਰ 1927 ਲਾਹ. ੪੭੧॥
- (2) ILR 44 ਕੈਲ. 16
- (3) ਏਆਈਆਰ 1947 ਕੈਲ. 98
- (4) ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133

ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕਨਸਾਈਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ। ਰਾਜਮਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਲੇਖ ਲੱਭੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭੱਜਣ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵੀ ਮੈਂ ਜੈਨਟਲ, ਜੇ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਾਂਗ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਰਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੈਂ

ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਡਨਲੈਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੇਸ (1) ਵਿੱਚ ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਰਾਏ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਵਾਂਗਾ।), ਅਤੇ ਗੋਪੀ ਰਾਮ ਦੇ ਕੇਸ (2) ਵਿੱਚ। ਹੋਰ ਮਦਰਾਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਲੇਮ 'ਦਿਆਲ ਬਾਗ ਸਟੇਰਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੈਂਸਲ (3) ਵਿੱਚ ਹੈਪਲ, ਜੇ .
ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੁਆਰਾ ਸਾਲ 1899 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਧ ਨੇ "ਨਾਨ-ਡੇਲੀ ਵੇਰੀ ਆਫ, ਜਾਂ" ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ. ਸਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਸੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ - ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਗੈਰ- ਸਪੁਰਦਗੀ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਦੇਰੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ

ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਮਾਂ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਵੇਗੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ, ਫਿਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ - ਸਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਰੰਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ

- (1) ILR 6 Lah. 301
- (2) ਏਆਈਆਰ 1927 ਪੈਟ. 335
- (3) ਏਆਈਆਰ 1947 ਮੈਡ. 362

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India
Kapur, J.

ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਨਾਲ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵੱਡੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ "ਅਵੱਸ਼ ਰਹਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਉਹੀ ਰਹੇਗਾ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਜੇ ਆਮ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਜਾਂ ਅਸਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ.

ਫਿਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 19 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰਸੀਦ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੱਦ ਕਰਾਂਗਾ।

ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮੇ ਸਮੇਂ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੇ ਜਾਣ ਲਈ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਮੁਦਈਆਂ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਾਂਗਾ ਪਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਖੁਦ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦੇਵਾਂਗਾ .

ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 2, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਵਿੱਚ ਸਾਦੇ ਝਗੜੇ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਲਾਇਆ ਕਿ " ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰਬਰ 47/11449 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੁਕਸਾਨ, ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਅਤੇ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜੇਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ" ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ । - ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰ: 2 ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜੀ ਗਈ ਅਤੇ ਮੰਗਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। * * ". ਇਸ ਪੈਰੇ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਕਿਹਾ-

"ਇਹ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਕਤ ਸਮਾਨ ਦਾ
ਇਹਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਓਪਨ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰ. 47/11449 ਦੇ ਤਹਿਤ।

^m /s ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ। ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰਾਜਮਲ ਨੀਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਪਹਾੜ ਚੱਦ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮੁਦਈ ਧਿਰ ਨੂੰ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਬੁਲਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ^{ਖੁ} ਕਿ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਉਹ ਇਹਨਾਂ ਸਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੁਦਈ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ।

ਇਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ।

ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ ਨੰਬਰ 7 ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇੱਕ ਵਾਰੰਟੀ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਦਾਰੀ ਨੱਥੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦੀ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਦਈ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵੈਗਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਇਸ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ-

9. ਕੀ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ - ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਨਾਲ ਦਾਖਲਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ?

10. ਕੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ? ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਗੜਬੜ ਕਦੋਂ ਹੋਈ?

M/s. Rajmal
Pahar Chand

v.
Dominion of
India

Kapur, J.

11. ਕੀ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਸਰਵੇਖਣ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ?

12. ਮੁਦਈ ਕਿਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ?

ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ' ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਦਈ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ "ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਜੰਗੀ ਰੈਂਟੀ ਮੁਦਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਆਈ ਹੈ, ਇਹਨਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਈ ਇਸ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਮਾਮਲਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਕੋਲ ਗਿਆ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਵਿਵਾਦ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਵੱਖਰਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉਸਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ-

“ਰੇਲ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਵੇਰਵੇ ਦੇ ਕਪਾਹ ਦੇ ਟੁਕੜੇ-ਮਾਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਧਾਗੇ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਾਡੇ ਲਾਹੌਰ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਘੋਸ਼ਣਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਭਾਗ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ, ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

ਇਸ ਬੀਮੇ ਦੀ ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੱਕ, ਬੀਮੇਦਾਰ ਇੱਥੇ ਹਰ ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਛੋਟ ਦੇ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ - ਭਾਵੇਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਖਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਪਰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। 1,00,000 ਪ੍ਰਤੀ ਇੱਕ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ।-*

ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਰਾਜਮਲ ਨੇ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਾਹੌਰ ਦਫ਼ਤਰ ਨੂੰ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਦੇ ਦਸਤਖਤਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਭੇਜਣ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਸ ਦਾ ਾ ਕਰੋ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਸਨ, ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਕਪੂਰ, ਜੇ. ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਆਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਤਾਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਮਾਲ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਕੁਰਕੀ 'ਤੇ ਕੁਝ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖੇਪ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਸਨ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਦਲੀਲਾਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ "ਮੁਦਈ ਇਹਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ। "ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੋ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਨੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਸਮਝਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਕੋਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਕਿ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੇਲ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਾਹੌਰ ਦਫ਼ਤਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ - ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਲਗਦਾ ਹੈ. ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਡੈਂਟਸ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ

765

PUNJAB SERIES

[VOL. **vnx**

ਸੂਚਨਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India

ਖੇਪ ਦਾ ਨਾ ਪਹੁੰਚਣਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ, ਭਾਵ, ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਭੇਜਣ ਦੀ ਇੱਛਾ, ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

Kapur, J.

ਫਿਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਰਿੱਟ ਦਸ ਸਟੇਟਮੈਂਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਸੰਬਰ, 1947 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਸੀ। ਮਤਲਬ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਇਨ- - ਸਰੋਸ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ।

ਬੰਦ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨਾ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਬਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਦਬਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਵਕੀਲਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਨਿਰਭਰਤਾ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਘਾਟ 'ਤੇ ਸੀ, - ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਖਾਸ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿਚ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਖਾਸ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ।

ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਰਾ 7 ਅਤੇ 8 ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਾਰੰਟੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਵੀ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਪਰ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਨਾ ਤਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਉਹ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ

767

PUNJAB SERIES

[VOL. vnx

ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਮਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਲਈ,
ਬਲਬੀਰ ਸਾਹਨੀ CW 1, ਮੈਨੇਜਰ,

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ, ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਖੇਪ ਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖੇਪ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਦੇ ਝਗੜੇ ਨੇ ਸਿਰਫ ਖੇਪ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਪਰ ਕਦੇ ਵੀ "ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ" ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਅਸਲ ਬੀਮਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਮੰਗੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ। ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਇਸ ਗਵਾਹ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਤਾਂ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੇਰਵੇ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਹ ਜੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੰਪਨੀ ਕੇਵਲ ਤਦ ਹੀ ਸੁਤੰਤਰ ਜਾਂਚ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਨੀਤੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮੁੱਦਿਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਗਵਾਹ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਐਲਾਨੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੀਤੀ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਪਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਦਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਦਈ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਖੇਪਾਂ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਫਿਰ ਇੱਕੋ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਿਆ ਕਿ ਉਹ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਅਸੰਗਤ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦੇਵੇਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

M/s. Rajmal
Pahar Chand
v.
Dominion of
India
Kapur, J.

M/s ਰਾਜਮਲ
ਯਗੜ ਚੰਦ
v.
ਭਾਰਤ ਦਾ ਰਾਜ
ਰਖੂਰ। ਜੇ.

ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਸ਼ਰਮਨਾਰ ਬਚਾਅ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਿਵਲ ਯੂਜ਼ੀਜ਼ ਰੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ
ਟਿਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ (ਖੁੱਲਾ ਦੇ ਰੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਯੂਜ਼ੀਜ਼ ਦਾ ਧੰਨਾ 579 ਦੇਖੋ)।
ਜੇਕਰ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ਼ੀ ਖਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਟਿਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ
ਗੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਖੱਬੇ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ
ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਕਿਸੇ ਖਾਮ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ
ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਲਿੰਡਲੇ, ਐਲਜੇ, ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕਹੀ ਗੱਲ ਦੁਬਾਰਾ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ
ਜਾਵੇਗਾ / ਮੋਰਗਨ (1). ਵਿਦਵਾਨ ਲਾਰਡ ਜਮਟਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਮੈਂ ਕਾਫ਼ੀ ਦੇਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸ਼ਰਤੀ ਦੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੁਰਵਰਤੋਂ
ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ
ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੂਜੇ ਖਾਮੇ ਸ਼ਰਮਨਾਰ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ
ਅਤੇ ਦਮਨਕਾਰੀ ਹੋਵੇ।

ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੁੱਲ੍ਹਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ
ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਫਰੇਮ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਖਟੀਸ਼ਨ
ਯੂਜ਼ੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ, ਇਹ ਉਸਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਖਾਮ
ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਉਠਾਉਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਖਾਰਟੀਆਂ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ।
ਉਸ ਖੁੱਲ੍ਹੇ 'ਤੇ.

ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਬਚਾਓ ਖੱਬੇ ਨੰ. 2 ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਇਹਨਾਂ ਅਧੀਲਾਂ ਨੂੰ
ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਵਾਂਗਾ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ
ਕਰਾਂਗਾ।

ਫਲਸੇ, ਜੇ.

ਫਲਸੇ, ਜੇ. ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਸਿਵਲ ਹਵਾਲਾ
ਤੋਂ ਖਹਿਲਾਂ ਜੇ.ਜੇ.
ਮੈਮਰਜ਼ ਤੇਲੂ ਰਾਮ ਜੈਨ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ - ਖਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ
ਬਨਾਮ

ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ,
ਸਿਮਲਾ, - ਜਵਾਬਦਾਰਤਾ

1953 ਦਾ ਸਿਵਲ ਹਵਾਲਾ ਨੰਬਰ 20

1954

ਮਤੰਬਰ, 29

ਵਾਯੂ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਟੈਕਸ ਐਕਟ (1940 ਦਾ XV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 13, 15 ਅਤੇ 16—
ਕੀ ਚਾਰਜਯੋਗ ਲੇਖਾ ਮਿਠਾਦ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1941 ਤੋਂ 31 ਮਾਰਚ, 1942 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ
ਵਾਯੂ ਲਾਭ ਟੈਕਸ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ, ਜੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ।
ਵਾਯੂ ਲਾਭ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਦੇ ਅਧੀਨ। 1940, ਵਿੱਚ ■ ਮਾਰਚ, 1950 ਨੂੰ
ਸਮੇਂ ਦੁਬਾਰਾ ਕੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ- ਵਿਧਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ-ਸਬਦ "ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੋ ਗਏ
ਹਨ" - ਦਾ ਅਰਥ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ 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 ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Deepak Kataria, Translator.