

ਸਤੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਮਿੱਤਲ ਜੋ

ਫਰਟੀਲਾਈਜ਼ਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ, - ਮੁਦਈ/ਅਪੀਲੈਟ

ਬਨਾਮ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ, —ਜਵਾਬਦਾਰਾ

RFA NO. 1979 ਦੇ 1809 ਈ

5 ਨਵੰਬਰ 2003

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 - ਐੱਸ. 73, 74 ਅਤੇ 78(c)(ii) ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀ-ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ - ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੜਤਾਲ- S. 78(c)(ii) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੰਗਾ, ਸਿਵਲ ਹੰਗਾਮਾ, ਹੜਤਾਲ, ਤਾਲਾਬੰਦੀ, ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੇ ਰੁਕਣ ਜਾਂ ਰੋਕ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਜੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਹੋਵੇ ਭਾਵੇਂ ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ - ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ 78(c)(ii) - S. 73 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ Cls ਵਿੱਚ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਨ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। (a) ਤੋਂ (i) ਦੇ ਐੱਸ. 73—ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਉਕਤ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ-ਸਿਰਫ ਕਿਉਂਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ - S. 74 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ - ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 78(c)(ii)- ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਹੇਡੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਧਾਰਾ 78(ਸੀ)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ, ਇੱਕ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਹੋਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਉਕਤ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਥਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿਰਫ ਇਸ ਕਰਕੇ ਜਿੰਨਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ ਦੇ S. 78(c)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(ਪਰਾ 16)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਹੈ-ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ।

(ਪਰਾ 17)

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ

ਵਕੀਲ ਮੁਨੀਸ਼ਵਰ ਪੁਰੀ। ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਨਹੀਂ।

ਨਿਰਣਾ

ਸਤੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਸਿੱਤਲ, ਜੇ.

(1) ਫਰਟੀਲਾਈਜ਼ਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੇ ਇਹ ਨਿਯਮਤ Fbst ਅਪੀਲ 15 ਜੂਨ, 1979 ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਡਿਕਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਇਸਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਹੈ। 39,835.66 ਮਾਲ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਬਚਾਓ ਪੱਖ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(2) ਕੇਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ 100 ਬੋਰੀਆਂ ਦੀਆਂ 300 ਗਾਂਢਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ - ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਮਿਤੀ 4 ਮਈ, 1974 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਪੋਰ ਤੋਂ ਨੰਗਲ ਡੈਮ ਤੱਕ - ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਨੰਗਲ ਡੈਮ। 22 ਮਈ, 1974 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਖੇਪ ਵਿੱਚ 300 ਗਾਂਢਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਿਰਫ 222 ਗਾਂਢਾਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, 7800 ਬੈਗਾਂ ਵਾਲੀਆਂ 78 ਗਾਂਢਾਂ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਨਿਗਮ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਉਸ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਇਸਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 ਦੀ ਧਾਰਾ 78(ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਕੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਕਟ' ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)। ਜਦੋਂ ਉਕਤ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਤਸੱਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। 39,835.66 ਭਾਵ ਰੁ. 7800 ਬੋਰੀਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ 27,732.12, ਰੁ. ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰ ਦੇ ਖਾਤੇ 'ਤੇ 831.96, ਰੁ. 726.58 ਭਾੜੇ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਰੁ. ਵਿਆਜ ਦੇ ਖਾਤੇ 'ਤੇ 10,545.

(3) ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲੜਿਆ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਿਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਮੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (ਸੀ) (ii) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਮੌਜੂਦ ਬਚਾਅ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਵੀ ਲਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸਟੇਸ਼ਨ ਬੰਦ ਰਿਹਾ। 8 ਮਈ, 1974 ਤੋਂ 21 ਮਈ, 1974 ਤੱਕ।

(4) ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ:-

- (1) 100 ਬੈਗਾਂ ਦੀਆਂ 78 ਗੰਢਾਂ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਦਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਿੰਨੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
 - (2) ਕੀ ਮੁਦਈ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ? ਜੇ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿੰਨਾ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
 - (3) ਕੀ ਮੁਦਈ ਕੋਲ ਇਹ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋਕਸ ਸਟੈਂਡ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
 - (4) ਕੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ U/s 78-C (2) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ? ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਵੇਗਾ? ਓ.ਪੀ.ਡੀ
 - (5) ਕੀ ਸੂਟ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
 - (6) ਕੀ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ 80 ਸੀਪੀਸੀ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਵੈਧ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
 - (7) ਕੀ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 79 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਵੈਧ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
- (7-A) ਕੀ ਮੁਦਈ ਕਿਸੇ ਸਮਰੱਥ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ, ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ? ਓ.ਪੀ.ਪੀ
- (8) . ਰਾਹਤ.

(5) ਮੁੱਦਿਆ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 4 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਿਖਿਆਰਥੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ 78 ਗੰਢਾਂ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰ 7800 ਬੋਰੀਆਂ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਸਮਾਨ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਅਪੀਲੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸੀ ਤਾਂ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਸੀ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮਾਲ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (ਸੀ) (ii) ਅਧੀਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਟੀਬੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ - ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ* ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 78 (ਸੀ) (ii) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੀ ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ: ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੰਗੇ, ਸਿਵਲ ਹੰਗਾਮਾ, ਹੜਤਾਲ, ਤਾਲਾਬੰਦੀ, ਰੁਕਣ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ: ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਭਾਵੇਂ ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਆਮ ਹੋਵੇ।

(6) ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ 8 ਮਈ, 1974 ਤੋਂ 27 ਮਈ, 1974 ਤੱਕ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ, ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਹੈਲ ਹੋਣਾ ਸੀ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਆਮ ਹੜਤਾਲ i: ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: ■-

'ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਉਪਰੋਕਤ ਬਿਆਨਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ 8 ਮਈ 1974 ਤੋਂ 22 ਮਈ 1974 ਤੱਕ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਸੀ। ਹੜਤਾਲ ਦੌਰਾਨ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਕਾਲੂਬਥਨ ਬੰਦ ਰਿਹਾ। ਵੈਗਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸੀਲਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ; ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਥੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਰੇਲਵੇ; ਸਟੇਸ਼ਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਮਲੇ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਸੀ। *ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਮਚਾਰੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਰਾਖੀ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਇਹ ਵੀ ਮੁਦਈ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੈ।

ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 1, ਪਰ ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਚਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78-C(ii) ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਹੜਤਾਲ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਪੁਖਤਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੜਤਾਲ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 78-C(ii) ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੜਤਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮੁਦਈ ਦਾ ਕੇਸ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78-C(ii) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਹੜਤਾਲ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਛੋਟੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੂਟ ਦੀਆਂ ਬੋਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗੰਢਾਂ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਮੁਦਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੁਦਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(7) ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 4 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨਿਗਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਉਪਰੋਕਤ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੁੱਦੇ ਨੰ. 3 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਨਿਗਮ ਕੋਲ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋਕਸ ਸਟੈਂਡ ਸੀ; ਮੁੱਦੇ ਨੰ. 5 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁੱਦੇ ਨੰ. 6,7 ਅਤੇ 7-ਏ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਤੁਰੰਤ ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(8) ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇਕਮਾਤਰ ਸਵਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਨਿਗਮ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (ਸੀ) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਹੈ।

(9) ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੋ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਖਿੱਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਨਿਗਮ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜਾ, ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਿੱਧ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਹੋਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੋਸ਼ੀਪੋਰ ਤੋਂ ਨੰਗਲ ਡੈਮ ਤੱਕ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ- ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਛੋਟੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (c)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਫਿਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਉਕਤ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਹੜਤਾਲ

ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਜਦੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਾਰੀ ਪਹੁੰਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (c)(ii) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

(10) ਮੈਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਸੁਣੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਘੋਖਿਆ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਨਿਗਮ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਨੁਕਸਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਜੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਉਕਤ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਜਾਂ ਕੀ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (ਸੀ) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੇ ਕੁਝ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(11) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 73 : t ਪਸ਼ੂਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਆਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:-

73. ਜਾਨਵਰਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਆਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਟਰਾਂਸਿਟ ਵਿੱਚ, ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ, ਅਰਥਾਤ:-

- (a) ਰੱਬ ਦਾ ਕੰਮ;
- (b) ਜੰਗ ਦਾ ਕੰਮ;
- (c) ਜਨਤਕ ਦੁਸ਼ਮਣਾਂ ਦਾ ਕੰਮ;

- (d) ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਨਾ, ਰੋਕ ਲਗਾਉਣਾ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨਾ;
- (e) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ;
- (f) ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਨੌਕਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ;
- (g) ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਨੁਕਸ, ਗੁਣਵਤਾ ਜਾਂ ਉਪਚਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਥੋਕ ਜਾਂ ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਬਰਬਾਦੀ;
- (h) ਗੁਪਤ ਨੁਕਸ;
- (i) ਅੱਗ, ਧਮਾਕਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਅਣਕਿਆਸਿਆ ਖਤਰਾ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ-ਇਸਨੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੂਰਦਰਸ਼ਤਾ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

(12) From the aforesaid provision ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਇਸ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ (a) ਤੋਂ (i) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 73 ਦਾ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪੜ੍ਹਨਾ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ (a) ਤੋਂ (i) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਆਦਿ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਇਹ ਵਾਜਬ ਦੂਰਦਰਸ਼ਤਾ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(13) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਤੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(74) ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ ਨੋਟ 'ਤੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਜਾਨਵਰ ਜਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਜਿਹੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਮ ਟੈਰਿਫ ਦਰ (ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ ਵਜੋਂ

ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਘਟੀ ਹੋਈ ਦਰ (ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜੋਖਮ ਦਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) 'ਤੇ ਵਿਕਲਪਕ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦਰ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਏਜੰਟ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਚੁਣਦਾ। ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ.

- (2) ਜਿੱਥੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਏਜੰਟ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਚੁਣਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ।
- (3) ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਨਵਰ ਜਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦਰ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਈਇਰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 73 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ, ਅਜਿਹੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਵੀ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਣ ਜਾਂ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਸੇਵਕਾਂ ਦੀ।

(14) ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 73 ਪਸ਼ੂਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਆਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 (3) ਆਮ ਨਿਯਮ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਿਨਾਸ਼ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸੇਵਾਦਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਲਈ। ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਹੈ

ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਮਾਲ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਟੈਰਿਫ ਦਰ ਭਾਵ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(15) ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 ਦੀ ਧਾਰਾ 78, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

78. ਸੀਰੇਨ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤੀ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ:-
 - (a) ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਣ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 58 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਖਾਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜ ' ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਝੂਠੇ ਖਾਤੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ

ਹੈ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਕਮ ਲਈ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਗਣਨਾ ਝੂਠੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਰਣਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਜਾਂ

- (b) ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਧੋਖਾਧੜੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ; ਜਾਂ
- (c) ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਨ ਜਾਂ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਹੋਣ ਲਈ-
 - (i) ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ, ਜਾਂ
 - (ii) ਦੰਗੇ, ਸਿਵਲ ਹੰਗਾਮਾ, ਹੜਤਾਲ, ਤਾਲਾਬੰਦੀ, ਰੁਕਣਾ ਜਾਂ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣਾ, ਭਾਵੇਂ ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਆਮ ਹੋਵੇ; ਜਾਂ
- (d) ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜਾਂ ਖਾਸ ਮਾਰਕੀਟ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ।

(16) ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 78 (ਸੀ) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗੜਨ ਜਾਂ ਨਾ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। **ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੰਗੇ, ਸਿਵਲ ਹੰਗਾਮਾ, ਹੜਤਾਲ, ਤਾਲਾਬੰਦੀ, ਰੁਕੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ, ਭਾਵੇਂ ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।** ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ, ਆਮ ਹੜਤਾਲ ਹੋਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਉਕਤ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਥਿਤ ਨੁਕਸਾਨ ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਹੜਤਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੜਤਾਲ ਕਾਰਨ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(17) ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ **ਫਰਮ ਮਹਾਦੇਓਲਾਲ ਭਾਗੀਰਥਮਲ ਵਰਮੇਸ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ** ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਨਤੀਜੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ, (1) ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਗਲਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰੇ ਕਿ ਮਾਲ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਬਚਾਅ ਉਪਲਬਧ ਹੈ।

(18) **ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਸਾਧੂ ਰਾਮ, (2)** ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਕਿ ਖੋਪ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਵੱਲੋਂ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਜਾਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਖੋਪ ਆਮ ਟੈਰਿਫ ਦਰ 'ਤੇ ਬੱਕ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦੀ ਸਿਰਫ਼ ਭੁੱਲ ਤੋਂ ਦਰ ਨਹੀਂ ਕੱਢੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦਲੀਲ ਦੇਵੇ ਅਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰੇ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਰੇਲਵੇ

(1) ਏਆਈਆਰ 1968 ਪਟਨਾ 440

(2) ਏਆਈਆਰ 1967 ਪਟਨਾ 425

ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 74 ਦੇ ਬੇਮਿਸਾਲ ਉਪਬੰਧ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰ ਸਕਣ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਸਵਾਲ ਵਿਚਲੇ ਲੇਖ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਖਤਰੇ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਜੋਖਮ ਦਰ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਦੀਆਂ ਦੋ ਦਰਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਧਾਰਾ 73 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਲ ਦੇ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਆਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਿਨਾਸ਼ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਜ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ।

(19) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, **ਸੈਸਰਜ਼ ਮਦੁਰਾਈ ਕੇ. ਰੋਗੀਆ ਰੇਟਿਅਰ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਮਦੁਰਾਈ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, (3)** ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:-

"ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਗਿਣਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਲਪਨਾ ਨੂੰ ਉਭਾਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਟੈਂਡਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਡਿਸਪੈਚ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਦਰਾਂ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਉਸ ਪੱਖ ਵਿਚ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ **ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਬਨਾਮ ਸਾਧੂਰਾਮ**, ਏਆਈਆਰ 1967 ਪੇਟ 425 ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਹੈ।

(20) ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ: ਕਿ ਇੱਥੇ ਦੋ ਦਰਾਂ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜੋਖਮ ਦਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਜੋਖਮ ਦਰ, ਜੋ ਕਿ ਭੇਜਣ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ! ਮੈਂ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ-ਜਵਾਬਕਰਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 74 ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ।

(21) ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਤਤਕਾਲ ਅਪੀਲ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਘੱਟ ਗਈ ਹੈ। ਕਮਾਏ ਗਏ ਟ੍ਰਾਇਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਫਰਮਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ। 39,835.66 ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਰਿਕਵਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ i% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

Fertilizer Corporation of India Ltd. v. Union of India 337
and others (Satish Kumar Mittal, J.)

3) ਏਆਈਆਰ 1971 ਮਦਰਾਸ 34

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

ਮਹਿਕ