

Before ਫਾਲਸ਼ਾ ਅਤੇ ਦੁਆ , ਜੇ.ਜੇ.

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਅਪੀਲੈਂਟ

Versus

ਰਾਜ ਕੁਮਾਰ, ਮੁਦਈ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ

ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ 1950 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 56

ਭਾਰਤੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ (ਅਧਿਕਾਰ, ਸੰਪੱਤੀ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ) ਆਰਡਰ, 1947-ਆਰਟੀਕਲ 8-ਭਾਰਤ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਹੁਣ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਮਾਲ ਦੀ ਖੋਪ - ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੋਵੇ- ਕੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਹੁਣ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਭਾਰਤੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ (ਅਧਿਕਾਰ, ਜਾਇਦਾਦ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ) ਆਰਡਰ, 1947 ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 8 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਠੇਕੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਚੌਥਾਈ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਫ਼ਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਜੋ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਰੇਲਵੇ ਸਿਸਟਮ ਬਣ ਗਿਆ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਰਹੱਦ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਹੁੰਦਾ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਠੇਕਾ ਸਿਰਫ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਰੇਲਵੇ ਜੋ ਬਣ ਗਿਆ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਕੀ ਬਣਿਆ, ਉਸ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਫ਼ਰ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ 15 ਅਗਸਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। , 1947, ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ 15 ਅਗਸਤ, 1947 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਬਣ ਗਈਆਂ ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੌਸਲ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇਹਨਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਰਹੱਦ ਤੋਂ ਪਾਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਨੂੰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸਬੰਧਤ ਪਾਕਿਸਤਾਨੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਹ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਮਕਸਦ.

ਸ਼੍ਰੀ ਜਵਾਲਾ ਦਾਸ, ਸਬ-ਜੱਜ, ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅੰਬਾਲਾ, ਮਿਤੀ 31 ਜਨਵਰੀ, 1950 ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ। 5,373 ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਐਨ.ਐਲ. ਸਲੂਜਾ, ਐਚ.ਐਸ. ਗੁਜਰਾਲ, ਐਮ.ਐਮ. ਪੁੰਚੀ ਅਤੇ ਐਚ.ਆਰ. ਸੋਢੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐਚ.ਐਲ. ਸਿਬਲ ਅਤੇ ਐਨ.ਐਨ. ਗੋਸਵਾਮੀ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਫਾਲਸ਼ੋ, ਜੇ.-ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ (1950 ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 56 ਅਤੇ 69) ਰੁਪਏ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ। 5,373 ਅਤੇ ਰੁ. 5,400 ਅੰਬਾਲਾ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਰਾਜ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ।

ਦੋਵੇਂ ਮੁਕੱਦਮੇ ਰਾਜ ਕੁਮਾਰ ਦੁਆਰਾ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1948 ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰ 46 ਅਤੇ 47 ਪਿੱਤਲ ਦੀਆਂ ਦੋ ਖੇਪਾਂ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ ਵੱਖਰੀਆਂ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਸੀ। 28 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ, ਉੱਤਰ ਪੱਛਮੀ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਤੋਂ ਜਗਾਧਰੀ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਲਈ, ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਖੇਪ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਖੁਦ ਮੁਦਈ ਸੀ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਤੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿਚ ਇਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਦੋਂ ਸੀ, ਕਿ ਮਾਲ ਅਜੇ ਵੀ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਵਿਚ ਪਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸਾਂ ਸੰਬੰਧੀ ਕੁਝ ਤਕਨੀਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲਿਆ ਗਿਆ,

ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਾਨੂੰ ਹੁਣ ਕੋਈ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁਣ ਨਿਰਯਾਤ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਯਾਤ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਦਈ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸਰਕਾਰ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਬੁਕਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ, 28 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਤੋਂ, ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ, ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਿਆ ਰਿਹਾ। - ਹੁਣ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਲ ਸਮੇਤ ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੋਈ ਕਾਪੀਆਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸ ਦਿਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਪਾਬੰਦੀ ਬਰਾਮਦ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨਾਂ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਦੀ ਮਿਤੀ, 15 ਅਗਸਤ, 1947 ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਦੱਸਣ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਤੋਂ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸਤਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰਹੱਦ ਪਾਰ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ। ਬੁਕਿੰਗ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀਤ ਚੁੱਕੇ ਦਿਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਉਸਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੀਆਂ ਤਾਕਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਦੀ ਦਲੀਲ, ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 1950 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕੇਸ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਨ।

1947 ਦੇ ਸੁਤੰਤਰਤਾ (ਅਧਿਕਾਰ, ਸੰਪੱਤੀ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ) ਆਰਡਰ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਖਰੇ ਲੀਹਾਂ 'ਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ-

"8(1) ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਿਯਤ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ, -

(a) ਜੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਸਿਰਫ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨੀ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਬਜਾਏ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ

(ਬੀ) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਬਜਾਏ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ; ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਹ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ-ਇਨ-ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਦਾ ਡੋਮੀਨੀਅਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ।"

ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਹਨ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ (ਅਰਥਾਤ, 15 ਤਰੀਕ) ਅਗਸਤ, 1947), ਸਿਰਫ਼ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਸਨ

ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ (ਹੁਣ ਪਾਕਿਸਤਾਨ) ਤੋਂ ਜਗਾਧਰੀ (ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ) ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਸਨ। ਲਾਹੌਰ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਗਭਗ 45 ਮੀਲ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਹੌਰ ਤੋਂ ਸਰਹੱਦ ਦੀ ਦੂਰੀ 17 ਜਾਂ 18 ਮੀਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਰਹੱਦ ਤੋਂ ਜਗਾਧਰੀ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਸਫ਼ਰ ਜੋ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਸੀ। 200 ਮੀਲ। ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਫ਼ਰ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ, ਜਿਸਦਾ ਇੱਕ ਚੌਥਾਈ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਸੀ, ਜੋ ਪਾਕਿਸਤਾਨ-ਰੇਲਵੇ ਸਿਸਟਮ ਬਣ ਗਿਆ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ, ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸੀ। ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਰਹੱਦ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਨੇੜਲੇ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿਖੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਹੁੰਦਾ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਠੇਕਾ ਸਿਰਫ਼ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹ ਨਾ ਸਮਝੋ ਕਿ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਬਣ ਗਿਆ ਉਸ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਫ਼ਰ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ 15 ਅਗਸਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, 1947. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿਚ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ 15 ਅਗਸਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਬਣ ਗਈਆਂ। 1947, ਜਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਹ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੌਸਲ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ (ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਦੀ ਕਾਪੀ

ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ) ਜਿਸ ਦੀ ਮਿਤੀ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆ ਗਿਆ ਹੈ ਹਰਜਾਨੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਹੋਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸਾਡਾ ਨੋਟਿਸ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਡੀ- ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿਚ tained ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਮਾਲ ਫਰਵਰੀ ਵਿਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ 1948 ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਭਾਵੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਮਾਨ ਬਾਰੇ ਸਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਮਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿ ਕਿਉਂ, ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਗੁਜਰਾਂਵਾਲਾ ਅਤੀਤ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਸਰਹੱਦ 'ਤੇ 15 ਅਗਸਤ, 1947 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਹ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੋ ਪਾਬੰਦੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀਤ ਗਏ ਸਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਮੈਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਔਖਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਮਾਲ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ 15 ਅਗਸਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ 1947, ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਆਪਣੇ ਅਣ- ਵੰਡਿਆ ਸਟਾਫ, ਪਰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਵੀ- ਪੂਰਵ ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਅਤੇ ਤਰਜੀਹੀ- ਸਬੰਧ ਜੋ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਸ਼ਰਨਾਰਥੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਵੰਡ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਫਲਤਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਰਹੱਦ ਤੋਂ ਪਾਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲੰਮਾ ਸਮਾਂ ਭੇਜੋ ਫਰਵਰੀ, 1948 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਿਰਫ ਹੋਣ ਲਈ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ . ਇਹ ਕੁਕਰਮ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਵੇਗਾ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ- ਜਨਰਲ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ- ਅਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਾ ਹਾਂ 1947 ਦਾ ਆਰਡਰ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਬਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਜੋ ਬਾਹਰ ਕੀਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਿਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜੋ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਸਹੀ ਜਾਪਦੇ ਹਨ, ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਜਾਪਦੇ ਹਨ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਉਂਕਿ

ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਰਯਾਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਾਂਗਾ, ਪਰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਨੂੰ 1947 ਦੇ ਆਰਡਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੈਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡਾਂਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕ੍ਰਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

DUA, J.- ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:— ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ 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।

ਵਿਕਾਸ ਸ਼ਰਮਾ

ਟਰਾਂਸਲੇਟਰ