

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਫਾਲਸ਼ਾ ਅਤੇ ਕਪੂਰ ਜੇ.ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਰਾਜਮਲ ਪਹਾੜ ਚੰਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਦਾ ਰਾਜ (ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ), -
ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1951 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰੈਗੂਲਰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਨੰ. 465

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

ਸ਼ੇਖ਼ 1954
ਦੇ, Sept 29th

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 1899 ਵਿੱਚ ਐਕਟ X ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ
ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਨਾਨ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਫ, ਜਾਂ" ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ
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 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 ਇਸ 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 ਮੀਜ਼ਲ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਮਾਲ ਦੀ
ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਧੂਰੀ ਸਥਿਤੀ ਬਣੇ। 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 ਖੋਪ 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: -

ਕੌਂਸਲ ਵਿਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਕਾਸ਼ੀਰਾਮ ਮਾਰਵਾੜੀ (1), ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ
ਵਾਈ. ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (2), ਜੁਆਲ ਕਿਸ਼ੋਰ ਬਨਾਮ ਦਿ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ
ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ ਰੇਲਵੇ (3), ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਭੀਮਪਾ
(4), ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਬੜੜਾ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ (5),
ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪੈਨਿਨਸੂਲਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਗਣਪਤ ਰਾਏ (6), ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ
ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਖੁਰਾਣਾ

- (1) A.I.R. 1949 ਪੈਟ 268
- (2) ਐਲ.ਐਲ.ਆਰ. (1953) 2 ਏ. 534
- (3) TLR 45 AU. 43
- (4) 17 ਐਲ.ਸੀ. 419
- (5) ਐਲ.ਐਲ.ਆਰ., 42 ਸਾਰੇ, 390
- (6) ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ. 33 ਏਆਈਐਲ 544

ਬ੍ਰੈਸ (1), ਸੀਤਾਰਾਮ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਸਟੇਟ (2), ਪੁਲਨੀਚਮਾਈ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ
ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (3), ਬੱਲੀ ਮਲ 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 ਡਨਲੋਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (8), ਹਰਿਆਣਾ ਕਾਟਨ ਮਿਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੀਬੀ ਅਤੇ ਸੀਆਈ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ। ਬੰਬਈ (9), ਰਾਧਾ ਸ਼ਿਆਮ ਬੋਸਕ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਸਕੱਤਰ (10), ਰਾਏਗੜ੍ਹ ਜੂਟ ਮਿਲ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ (11), ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

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

ਕੇਐਲ ਗੋਸਾਈਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ,

ਐੱਨ.ਐੱਲ. ਸਲੂਜਾ, ਐੱਸ.ਐੱਲ. ਪੁਰੀ ਅਤੇ ਬਨਬੀਰ ਸਾਹਨੀ, ਰਿਜ਼ਰਵ ਲਈ-
ਪੈਡੈਟਸ

ਨਿਰਣਾ

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

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 ਸਾਢੇ ਝਗੜਿਆਂ ਨੇ ਸਿਰਫ ਚਾਰ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਲਿਆਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 1949 ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੰਬਰ 366 ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ

- (1) ਏਆਈਆਰ 1951 ਸ਼ਿਮਲਾ 254
- (2) ਏਆਈਆਰ 1950 ਮੈਡ. 30
- (3) ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133
- (4) ਏਆਈਆਰ 1954 ਪੰਜਾਬ 44
- (5) ਏਆਈਆਰ 1927 ਪੈਟ 335
- (6) ਆਰ.ਐਫ.ਏ. 1952 ਦਾ 76
- (7) 1948 ਦਾ ਸੀਆਰ ਨੰਬਰ 216
- (8) ILR 6 Lah. 301
- (9) ਏਆਈਆਰ 1927 ਲਾਹ. 8੭੧॥
- (10) ILR 44 ਕੈਲ. 16
- (11) ਏਜੇਆਰ* 1947 ਕੈਟ 98

M/s. Rajmal Pahar Chand v. Dominion of India
Kapur, J. ਮਾਲ 30 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਕਰਾਚੀ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 366, 1949, ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨੰਬਰ 365, 1949, ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 31 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸੂਟ ਨੰ. 1949 ਦਾ 372, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 30 ਜੁਲਾਈ, 1947 ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਅਤੇ

ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਲਿਮਿਟਡ ਸੀ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਨੂੰ ਸਾਦੇ ਟਿਫਾਂ 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 ਜੋ ਮਾਲ 14 ਜੁਲਾਈ ਨੂੰ ਕਰਾਚੀ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ 3 ਅਗਸਤ, 1947 ਨੂੰ ਖਾਸਾ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿਚ ਵੀਹ ਦਿਨ ਲੱਗ ਗਏ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਗਵਾਹ, ਡੀ. ਡਬਲਯੂ. 1, ਦਯਾ ਰਾਮ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਾਸਾ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਲਗਭਗ 10 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 ਹੋਣਾ 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 ਚੰਨ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਭਾਰਤੀ* ਟਰਮੀਨਸ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ
^jJ^

-----ਦਾ 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 ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ, ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ 13 ਦਸੰਬਰ, 1947, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨੀ ਡੀ. 1 ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੱਤਰ ਦੇ

ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਕਿ com ਮੁਦਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਜਾਂਚ ਪੂਰੀ ਹੋਣ 'ਤੇ 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 ਸਮਾਂ ਆਉਣ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।"

ਇਹ ਸਾਬਕਾ ਹੈ. ਪੰਨਾ 12.

13 ਦਸੰਬਰ, 1947 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ, ਐਗਜ਼ੀਕਿਊਟਿਵ 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 ਹੈ ਜਾਂ ਚੋਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, 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 ਦੋ ਸਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ ਇੱਕ ਸਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਬਦ "ਨਾਨ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਆਫ, 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 ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਸਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਕੌਂਸਲ ਵਿੱਚ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਬਨਾਮ ਕਾਸੀਰਾਮ ਮਾਰਵਾਨ (1), 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 ਖੋਪ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਦ

x ਮਾਲ 11 ਅਗਸਤ, 1942 ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, p^tar^ham ਅਤੇ ਮਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ 1 ਫਰਵਰੀ, 1947 ਨੂੰ ਸੀ, ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਭਾਰਤ ਵਿਚਕਾਰ ਤਾਲਮੇਲ ਦੇ ਦਬਦਬੇ ਦੇ ਬਾਅਦ। ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖੋਪ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਕਪੂਰ ਜੇ - ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ

ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ "ਮੁਦਾਲਾ ਵੱਲੋਂ ਖੋਪ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਕਹਾਂਗਾ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਖੋਪ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ *ਟਰਮੀਨਸ ਨੂੰ ਕਿਹਾ*, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਨੁਛੇਦ ਵਿੱਚ *ਟਰਮੀਨਸ ਇੱਕ ਕੋਅ* ਹੈ "ਜਦੋਂ ਮਾਲ 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।

ਮੁਤਸੱਦੀ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਦੇ ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

^x *ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ* (1), ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਨੁਛੇਦ 31 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਆਮ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਮੰਜ਼ੂਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਪਰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਖੋਪ ਨੂੰ ਟਰਾਂਜਿਟ ਲਈ ਕਾਰ ਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸੂਟ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਤੋਂ ਕੋਈ ਪੱਕਾ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਚਿੱਠੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਠੀਕ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ 30 ਜਨਵਰੀ 1943 ਨੂੰ ਆਗਰਾ ਵਿਖੇ, ਚੋਲਾ ਵਿਖੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਕਾਰ ਰਾਈਜ਼ 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

ਪੀਵੀ ਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਲਾਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਇੱਕ ਸਾਈਡਰੇਸ਼ਨ, ਅਤੇ ਪੰਨਾ 660 'ਤੇ ਬਿੰਦ ਬਸਨੀ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਜੇ., ਡੋਮੀਨੀਅਨ ਆਫ ਸਲਿਵਰਿੰਗ ਦੀ ਫੁੱਲ ਬੈਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਕਿਹਾ-

ਭਾਰਤ

ਖੋਪ ਪਹੁੰਚਣਾ ਸੀ

“ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜੇ ਆਮ ਕਪੂਰ, ਜੇ ਕੋਰਸ ਵਿਚ

ਚੋਲਾ 7 ਫਰਵਰੀ, 1943 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨੇੜੇ-ਤੇੜੇ, ਫਿਰ ਇਹ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ \ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਪੱਤਰ-

ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਸਮਾਂ, ਪਰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਉਮੀਦਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ."

ਫਿਰ ਪੰਨਾ 663 'ਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵੱਲੋਂ ਅਜੇ ਤੱਕ ਖੋਪ 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 ਪ੍ਰਾਇਦੀਪ ਰੇਲਵੇ* (1) ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਥੋਂ 28 ਅਗਸਤ, 1918 ਨੂੰ, ਬੰਬਈ ਵਿਖੇ ਕੁਝ ਸਮਾਨ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪ੍ਰਾਇਦੀਪ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਚੁਨਾਰ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਲਈ। ਮਾਲ ਚੁਨਾਰ 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,

(1) LL.R 45 AH. 43

ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੂਟ ਮੈਸਰਜ਼ ਰਾਜਮਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਬਾਅਦ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਇੱਕ ਸਾਲ, ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਪਹਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਕਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟਾ-
ਡੋਮੀ ਆਨ ਓਫ਼ਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਚੰਦ ਸੀਮਾ | ਭਾਰਤ

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 ਬੜੜਦਾ 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।

- (1) 17 ਆਈਸੀ 419
- (2) ILR 42 ਸਾਰੇ। 390
- (3) ILR 33 AU 544

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

ਖੋਸਲਾ , ਜੈ . _ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੋਪ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਨਿਸ਼ਚਤ ਜਵਾਬ ਕਿ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਇਹ ਮੰਨ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਇਨਕਾਰ ਤੋਂ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੈਂ ਉੱਪਰ

Kapur, J.

which the goods ought to have been delivered M/s. Rajmal
ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੀਤਾਰਮਾ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਰਾਜ (2), ਅਤੇ
ਪਲਨੀਚਮਾਈ ਨਾਦਰ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਇਨ ਕੌਂਸਲ (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 ਸਿਰਫ
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 ਬੱਲੀ 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 ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਊਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ.. ਮੈਂ ਉੱਥੇ ਗੋਪੀ
ਹਾਮ ਦੇ ਕੇਸ (5) ਵਿੱਚ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ 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. ਕੋਈ
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) ਏਆਈਆਰ 1950 ਮੈਡ. 30
- (3) ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133
- (4) ਏਆਈਆਰ 1954 ਪੰਜਾਬ 44
- (5) ਏਆਈਆਰ 1927 ਪੈਟ. 335
- (6) 1952 ਦਾ RFA 76

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 ਰਾਏ 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 'ਤੇ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ('ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ', ਪਰ ਇਹ "ਵਾਜਬ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਭਾਸ਼ਾ ਸੀ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

Pahar Chand
v.
Dominion of
India

Kapur, J.

ਭਗਤ ਰਾਮ ਬਨਾਮ **ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ** ਇਨ **ਕੱਸਲ** (1) ਵਿੱਚ ਮੇਰੇ ਵਿਦਵਾਨ ਭਰਾ ਫਲਸ਼ੋ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, 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।"

ਸੈਕਟਰੀ ਆਫ਼ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ **ਦ ਡਨਲੌਪ ਰਬੜ ਕੰ. ਲਿਮਟਿਡ**, (2) ਵਿਚ ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਧਾਰਾ 31 ਵਿਚਲੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਸਵਾਲ ਕਿ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਕਦੋਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

(1948 ਦਾ 17 ਨੰਬਰ 216

(2) ਐਲ.ਐਲ.ਆਰ. ਏਲਾਹ। 301

M/s. Rajmal ਆਰਟੀਕਲ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸਮਾਂ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ
Pahar Chand ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
v.
Dominion of ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਕ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿਚ **ਹਰਿਆਣਾ ਕਾਟਨ ਮਿੱਲਜ਼**
India **ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ** ਬਨਾਮ **ਬੀ.ਬੀ. ਅਤੇ ਸੀ.ਐਲ.ਆਰ. ਕੰਪਨੀ, ਬੰਬਈ**
Kapur, J. (1), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਰਿਵਰਤਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ
ਦਾ ਕਾਰਨ ਉਦੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨ ਲਈ
ਯੋਗ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਿੱਸਾ 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 ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ,
ਰਾਧਾ ਸ਼ਿਆਮ ਬਾਸਕ ਬਨਾਮ **ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਦੀ ਸਕੱਤਰ** (2)। ਕੇਸ
ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਰਿੱਟ 10
ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਆਰਟੀਕਲ
115 ਲਾਗੂ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ
ਉਲਝਣ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਜੇ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਲਈ

ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ 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। ਕੋਮਲ, ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਖਾਸ - ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੋ "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 ਕੌਂਸਲ* (4), ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ।

cn A.I.R. 1927 ਲਾਹ. 829॥

(2) 1.L.R. 44 ਕੈਲ. 16

(3) ਏਆਈਆਰ 1947 ਕੈਲ. 98

ਏਆਈਆਰ 1946 ਮੈਡ. 133

(4)

ਪੁੱਛ-ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਲੇਖਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਇਨਕਾਰ ਜਾਂ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚੱਲਣ ਲਈ ਸਮਾਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਮੈਂ ਜੈਨਟਲ, ਜੇ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਾਂਗ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੈਂ *ਡਨਲੋਪ ਰਬੜ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੇਸ* (1), ਅਤੇ *ਗੋਪੀ ਵਿੱਚ* ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਰਾਏ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਵਾਂਗਾ। *ਰਾਮ ਦਾ ਕੇਸ* (2)। *ਸਲੇਮ ਦਿਆਲ ਬਾਗ ਸਟੋਰਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗਵਰਨਰ - ਜਨਰਲ ਇਨ ਕਾਉਂਸਿਲ* (3) ਵਿੱਚ ਹੈਪਲ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੋਰ ਮਦਰਾਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ, ਜੋ ਸਿਰਫ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 77 ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

M/s. Rajmal
Pah ar Chand
v.
Dominion of
India

Kapur, J.

ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੁਆਰਾ ਸਾਲ 1899 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਨੇ "ਨਾਨ-ਡੇਲੀ ਵੇਰੀ ਆਫ, ਜਾਂ" ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਰਟੀਕਲ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ 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) ਏ.ਏ. ਜੇ.ਆਰ. 1947 ਪਾਗਲ. 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। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ "ਅਵੱਸ਼ ਰਹਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ" ਉਹੀ ਰਹੇਗਾ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਖੇਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੱਕ ਜਾਣ ਲਈ ਜੋ ਆਮ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਅਦਿਆਂ ਜਾਂ ਅਸਲ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ

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 ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਕਿ " ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰਬਰ 47/11449 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੁਕਸਾਨ, ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਅਤੇ ਛੋਟੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ 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 ਓਪਨ ਪਾਲਿਸੀ ਨੰ. 47/11449 ਅਧੀਨ ਇਹਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ”।

' ਤੇ ਸਾਰੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੈਸਰਜ਼ - ਰਾਇਲ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ । ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੱਠੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਕੋਲ 5:

ਵਾਰ-ਵਾਰ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ-ਪੱਖੀ* ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਕਪੂਰ,

ਐਕਸ.

ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੂਚਨਾ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ

ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ, ਪਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੁਦਈ ਇਹਨਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਦਈ 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 ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਰਵੇਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਦਈ ਆਪਣਾ ਦਾਅਵਾ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਵਾਰੰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਬਚਾਓ 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 ਵਿੱਚ 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 ਬੀਮਾ 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 "ਵੱਖ-ਵੱਖ ਯੁੱਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਰੈਂਟੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਆਈ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਕੰਪਨੀ ਇਹਨਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ

ਕੀਮਤ ਲਈ ਇਸ ਨੀਤੀ 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 ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜਿਵੇਂ ਅਤੇ ਜਦੋਂ 'ਪਾਰਟੀ ਕੂਲਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

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। ਹਰੇਕ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ 1,00,000।

ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਰਾਜਮਲ ਨੇ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਾਹੌਰ ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਪਹਾੜ ਚੰਦ ਦੇ ਦਸਤਖਤਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਭੇਜਣ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਕਪੂਰ, ਜੋ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤਾਂ 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 ਪਟੀਸ਼ਨ 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 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 ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ

ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ। "ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ 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 ਕੀ ਮਤਲਬ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ 48 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਕੋਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ 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 ਦਫਤਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

M/s. Rajmal

Tahar Chand

v.

'Dominion of
'India

“Kapur, J.

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।

ਫਿਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਿੱਟ ਦਸ ਸਟੇਟਮੈਂਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 7

ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ 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- ਸਰੈਸ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ।

ਬੰਦ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨਾ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਸਬੰਧੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਬਾਈ ਗਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ 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 ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਉਹ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਜੇ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਮਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ M/s, Rajmal
ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਲਈ, ਬਲਬੀਰ ਸਾਹਨੀ CW 1, Pahar Chand
ਮੈਨੇਜਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ, ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ v.
ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਾਲਿਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ Dominion of
ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਖੇਪ ਦੇ ਬੀਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਨੂੰ 48 J. India
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 ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਖੇਪ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ
ਪਰ ਕਦੇ ਵੀ "ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ ਨਹੀਂ
ਭੇਜੇ" ¹ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਮੰਗੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਸਲ ਬੀਮਾ
ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 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 ਜੋ
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।

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

Kapur. J.

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 ਦੋਵੇਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ
ਹੈ। ਅਸੰਗਤ ਅਤੇ ਸ਼ਰਮਨਾਕ ਬਚਾਅ ਜੋ ਕਿ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ x ਦੀ

ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ (ਮੁੱਲਾ ਦੇ ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦਾ ਪੰਨਾ 579 ਦੇਖੋ)। ਜੇਕਰ ^y ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਦਾ ਬੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਲਿੰਡਲੇ, ਐਲਜੇ, ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕਿਹਾ ਸੀ। *ਮੋਰਗਨ* (1). ਵਿਦਵਾਨ ਲਾਰਡ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ-

“ਮੈਂ ਕਾਫ਼ੀ ਦੇਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ

—^ ਨਾਲ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ

ਸਕਦਾ ਹੈ

ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼ਰਮਨਾਕ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਲਈ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਅਤੇ ਦਮਨਕਾਰੀ ਹੈ।

ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਫਰੇਮ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ, ਇਹ ਉਸਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਉਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਉਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ. .

ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰ. 2 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਵਾਂਗਾ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕਰਾਂਗਾ।

ਫਲਸ਼ਾਉ, ਫਲਸ਼ਾਉ। ਜੇ. ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ 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।

ਕੰਚਨ