

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ

,/।

ਬਨਾਮ

ਵੀਕੇ ਕਾਲੀਆ, - ਜਵਾਬਦਾਰ।

1967 ਦਾ FAO 47

28 ਅਗਸਤ 1968

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV Of 1939)-Sy. 110, 110-^, 110-ਬੀ, 11043 ਅਤੇ 121— ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਵਾਰਡ—ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਬੂਤ—ਕੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ— ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ—“ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ” ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ—ਅਰਥ ਅਤੇ ਦਾਇਰੇ— ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ—ਦੇ ਕਰਤਵ ਅਦਾਲਤਾਂ—ਦੀਸਿਆ ਗਿਆ—ਦਾਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਮ ਜੋ ਕਿਸੇ ਜੁਰਮ ਲਈ ਹਨ—ਅਜਿਹਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ—ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110, 110-ਏ, HO-B ਜਾਂ 110-ਸੀ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੋਵੇ। ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਸਿਰਫ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਲਈ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਉਹ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਟੌਰਟਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(ਪਰਾ ੮)

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, "ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ" ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੇਮਿਸਾਲ ਹੈ, ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸਿਰਫ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜੋ ਉਸਦੇ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਟੱਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਨਹੀਂ। ਅਜੋਕੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਵਧਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅੰਗਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ-

(ਪੈਰਾ 9)

ਮੰਨਿਆ, ਕਿ ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਕੋਲ ਹਨ! ਇੱਕ ਨਾਜ਼ੁਕ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜੋਕੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਪੁਰਾਣੇ ਰਿਆਸਤਾਂ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਰੂਪ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੁਰਾਣੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਸੰਸਾਰ ਨਾਲ ਢਾਲਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਜੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਜੀਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਮਚੇ ਬਣਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਰੰਤਰ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਢਾਲਿਆ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿਚ ਸੀਮਤ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਉਹ ਸਿਧਾਂਤ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਿਛੇ ਪਰੰਪਰਾ ਅਤੇ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਚੱਲਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਮੋਰਚਿਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਹੰਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਵੇਂ ਸਿਧਾਂਤ, ਸਦੀਆਂ ਤੋਂ ਵਿਕਸਤ ਹੋਏ ਸਾਂਝੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਮਾਨਸਿਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧੀ ਹਨ।

(ਪਰਾ 10)

ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਕੰਮ ਇਸ ਦੇ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲ ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜੁਰਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੋਵੇਂ ਗਲਤ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਜੁਰਮ ਵਜੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(ਪਾਰਾ 14 ਅਤੇ 15)

ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮਿਤੀ 4 ਜਨਵਰੀ, 1967 ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਰੁ. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 4,000।

ਗੋਪਾਲ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ, ਪੰਜਾਬ, (13-3-1968), ਜੀ.ਆਰ. ਮਜੀਠੀਆ, ਡਿਪਟੀ ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ, ਪੰਜਾਬ, (3-4-1968), ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਕੇ.ਐਸ.ਥਾਪਰ, ਅਤੇ ਮਿਸ ਸੁਰਜੀਤ ਕੌਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਸਰਕਾਰੀਆ, ਜੇ.—ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ
ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ: -

ਸ਼੍ਰੀ ਵੀ.ਕੇ. ਕਾਲੀਆ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਐਸ.ਪੀ., ਗੁਰਦਾਸਪੁਰ ਵਜੋਂ ਤਾਇਨਾਤ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ-ਸਰਕਾਰੀ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਮੁੱਖ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਜੀਪ ਦੇ ਟਾਇਰ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਏ। ਇਸ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀ ਵੀ.ਕੇ. ਕਾਲੀਆ ਨੇ 7 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲਰ ਆਫ ਸਟੋਰਜ਼, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ, ਉਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਲਈ ਕੁਝ ਟਾਇਰਾਂ ਅਤੇ ਟਿਊਬਾਂ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੈ। ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਰਕਮ ਦੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸਨੇ 23 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਇੱਕ ਰੀਮਾਈਡਰ ਦੇ ਕੇ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਟਾਇਰਾਂ ਅਤੇ ਟਿਊਬਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਸਟੋਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ

State of Punjab v. V. K. Kalia, (Sarkaria, J.)

ਪੱਤਰ, ਮਿਤੀ 24 ਜੂਨ, 1966, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮੰਗ ਨਵੇਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਇੰਡੈਂਟ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਿੰਟਿੰਗ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਰੀ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲਰ, ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ (ਜਵਾਬਦਾਰ) ਦੀ ਗੱਲ ਸੁਣ ਕੇ ਅਗਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। *

(2) 20 ਜੁਲਾਈ, 1966 ਨੂੰ, ਸ੍ਰੀ ਕਾਲੀਆ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ, ਪੁਲਿਸ ਸੁਪਰਡੈਂਟ, ਗੁਰਦਾਸਪੁਰ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਪੀ.-15 ਵਿੱਚ ਪਠਾਨਕੋਟ ਲਈ ਰਵਾਨਾ ਹੋਏ। ਜੀਪ ਨੂੰ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਸ਼ਿਵਚਰਨ ਦਾਸ, ਨੰਬਰ 43 ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮੀਂਹ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਸ਼ਾਮ 6.45 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਜਦੋਂ ਜੀਪ ਪਿੰਡ ਪਨਿਆੜ ਨੇੜੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਫਿਸਲ ਕੇ ਪਲਟ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਸ੍ਰੀ ਵੀ.ਕੇ. ਕਾਲੀਆ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਏ। ਉਸ ਦੀ ਸੱਜੀ ਕਲੀਵਿਕਲ ਹੱਡੀ ਟੁੱਟ ਗਈ ਸੀ। ਉਹ 6 ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਤੱਕ ਪਲਾਸਟਰ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ, ਤੀਬਰ ਦਰਦ ਝੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਵੀ.ਕੇ. ਕਾਲੀਆ ਨੇ ਅੱਗੇ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 5,000 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖਰਾਬ ਟਾਇਰ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਬੇਨਤੀਆਂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੀਂਹ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਸੀ; ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਵਾਹਨ ਫਿਸਲ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਲਟ ਗਿਆ।

(3) ਇਸ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ ਗ੍ਰਹਿ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਨੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਆਫ ਪੁਲਿਸ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜੀਪ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਉਤਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਸੁਪਰਡੈਂਟ, ਗੁਰਦਾਸਪੁਰ, ਖੁਦ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ:-

(1) ਕੀ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ?

(2) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ ਹੈ?

(3) ਕੀ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ?

(4) ਕੀ ਸਰਕਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ?

(4) ਇਸਦੀ ਰਿਕਾਰਡਿੰਗ ਤੋਂ ਬਾਅਦ (Uthes ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤ 2 ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ): -

“ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਇਸ ਲਈ ਵਾਪਰਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਟਾਇਰ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦਿਨ ਮੀਂਹ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟਾਇਰ ਫਿਸਲ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਸੀ। ਨੁਕਸਦਾਰ ਵਾਹਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਵੇਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸਟੋਰ ਦੇ

ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਪਲਾਈ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਨਾ ਵਾਪਰਦਾ।”

(5) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੋ-ਪੱਖੀ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਮਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿਰੁੱਧ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਰੁ. 4,000 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਲਾਗਤਾਂ ਸਮੇਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਸ 'ਤੇ 6 ਫੀਸਦੀ ਸਲਾਨਾ ਵਿਆਜ ਲੱਗੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ।

(6) ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਮਜੀਠੀਆ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਹਨਾਂ ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਹੈ: -

(1) ਪੁਲਿਸ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਸੀ, ਅਤੇ, ਸਮੱਗਰੀ ਸਮੇਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ, ਕਾਂਸਟੇਬਲ-ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਬਰਸਾਤ ਦਾ ਦਿਨ ਸੀ; ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਸਾਧਾਰਨ ਮਿਹਨਤ ਨਾਲ, ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਾਇਰ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਸ੍ਰੀ ਵੀ.ਕੇ. ਕਾਲੀਆ, ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਕਾਂਸਟੇਬਲ-ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਜੀਪ, ਜੋ ਕਿ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ, ਸੜਕ ਦੇ ਲਾਇਕ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦਾ ਇਹ ਕਾਰਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121, ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ, ਅਧੀਨ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ 5.1 ਅਤੇ 5.3. ਇਸ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ।

(2) ਰਾਜ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਵੇਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(3) ਐਸ.ਪੀ., ਗੁਰਦਾਸਪੁਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਕਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸਨ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਉਸ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਚੁਣ ਕੇ, ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਢੰਗ ਅਪਣਾ ਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਵੈ-ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ।

(7) ਸ੍ਰੀ ਕੇ.ਕੇ.ਐਸ. ਪੀ ਥਾਪਰ, ਬਰਨਲੇਰਨਡਸਕਾਉਸਲਟ ਫੋਰਕਟੋਕਲੇਮੈਂਟ ਪੈਡੈਟ ਨੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਮੰਗਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਦੇ ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਬਦਲਣ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ; ਦੂਸਰਾ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਰਾਜ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਦੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਕਰਤੱਵ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਲੱਗੀ ਸੱਟ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਵੇਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੋਵੇਂ ਰਾਜ ਦੇ ਨੌਕਰ ਸਨ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਜੀਪ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਟੂਰ 'ਤੇ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਜਦਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਕਾਂਸਟੇਬਲ-ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਸੀ। ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚੱਲਣ 'ਤੇ ਖਰਾਬ ਟਾਇਰਾਂ ਵਾਲੀ ਜੀਪ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਵਾਹਨ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਰ ਨੇ

State of Punjab v. V. K. Kalia, (Sarkaria, J.)

ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਲਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਮਾਲਕ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਰਤੱਵ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ *res ipsa loquitur* ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਥਾਪਰ ਨੇ ਸ੍ਰੀ ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਾਪ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅੰਬਾਲਾ (1) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ; ਬੇਕਰ ਬਨਾਮ ਜੇਮਸ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਐਂਡ ਸਨਜ਼, ਲਿਮਿਟੇਡ (2), ਜੋਨਸ ਬਨਾਮ ਸਟੈਬੋਲੀ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਕੈਮੀਕਲ ਕੰ., ਲਿਮਿਟੇਡ (3) ਅਤੇ ਬੀ ਓਵਾਟਰ ਬਨਾਮ ਮੇਅਰ, ਐਲਡਰਮੇਨ, ਆਦਿ (4)।

- (1) 19C2 PLR 448.
- (2) (1921) 2 ਕੇਬੀ 674.
- (3) (1955) I AER 6.
- (4) (1944) IAER 465.

(8) ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ . ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110, 110-ਏ, 110-ਬੀ ਜਾਂ 110-ਸੀ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੋਵੇ। ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਸਥਾਪਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਲਈ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਬਦਲਦੇ ਹਨ, - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ। ਉਹ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਟਾਰਟਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1, ਡੀ. ਦੁਆ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, *ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਮ ਪਰ ਟੂਪ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ*, ਜੁਲਮ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਿਧਾਂਤ, ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ *ਨੰਦ ਸਿੰਘ ਵਿਰਦੀ* ਬਨਾਮ *ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ* (5) ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ ਹਾਦਸਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦਿਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ, ਕਿਸੇ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਡਰਾਈਵਰ. ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(9) ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ - ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੇਣਦਾਰੀ, ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੇਮਿਸਾਲ ਹੈ, ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਸਦਾ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਟੱਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਨਹੀਂ। ਅਜੋਕੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਵਧਿਆ ਹੈ। *ਰਾਈਲੈਂਡਜ਼ ਬਨਾਮ ਫਲੈਚਰ* (6) ਵਿਚ ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੱਜਣ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਅੰਗਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਸ਼ੀਨੀ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਨੌਕਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੌਕਰਾਂ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਾਰਤੀ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਹੈ, ਜੋ

(5) *ਏਆਈਆਰ 1963 ਪੰਜਾਬ 214.*

(6) *(1865) 3 H. & C. 774.*

ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ। ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਰਗੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ *qfh-ployment* ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮੇ ਦਾ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਸਾਡੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਕਲਪਿਤ ਸਮਾਜ ਦੇ ਸਮਾਜਵਾਦੀ ਪੈਟਰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ।

(10) ਪੂਰਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਾਜ਼ੁਕ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜੋਕੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਪੁਰਾਣੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਰੂਪ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੁਰਾਣੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ

ਆਧੁਨਿਕ ਸੰਸਾਰ ਨਾਲ ਢਾਲਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਜੇ ਪੁਰਾਣੇ ਅਸੂਲਾਂ ਨੂੰ ਜੀਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਚਮਚੇ ਨਹੀਂ ਬਣਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਢਾਲਣਾ ਅਤੇ ਬਦਲਦੀਆਂ ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਇਸ ਡਰੋਸਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਕ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਵਿਆਖਿਆ ਜਾਂ ਸਿਧਾਂਤ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਪਰੰਪਰਾ ਅਤੇ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਹ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਕੋਰਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਮੌਰਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਹੰਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਵੇਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਮੂਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧੀ ਹਨ। ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਜੋ ਸਦੀਆਂ ਤੋਂ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਰਕਮੈਨ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ। ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਸੇਵਾ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਸੱਟ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੇ।

(11) ਉਪਰੋਕਤ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੀ-ਅਸਲ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਤ-ਮਾਲਕ-ਰਾਜ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸੇਵਕ, ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ।

(12) ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 7 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਸਟੋਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਲਈ ਕੁਝ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਟਿਊਬਾਂ ਦੀ ਉਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਹ ਪੱਤਰ ਘੱਟ ਜਾਂ ਘੱਟ ਇੱਕ ਖੋਜੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਰਕਮ ਦੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਲੇਖਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਦਾ, ਸਟੋਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੇ 24 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਭੇਜ ਕੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਪੁੱਛਿਆ-

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਆਪਣੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲਰ ਆਫ ਪ੍ਰਿੰਟਿੰਗ ਐਂਡ ਸਟੇਸ਼ਨਰੀ, ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਉਪਲਬਧ ਨਿਰਧਾਰਤ ਇੰਡੈਂਟ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਲਈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਸੀ। 7 ਜੂਨ, 1966 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟਾਇਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਗੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ ਕੁਝ ਖਾਸ ਟਾਇਰਾਂ ਅਤੇ ਟਿਊਬਾਂ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸਟੋਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੇ 24 ਜੂਨ, 1966 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ, ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਡੀਡੀ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ-ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਗਲੇਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਇੰਡੈਂਟ ਫਾਰਮਾਂ 'ਤੇ ਉਸਦੀ ਮੰਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨੰਬਰ "UF 88"। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇਸ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦਾ ਗਿਆਨ ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਬੂਤ ਹੈ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਨਾ ਬਦਲਣ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰ, ਕੰਟਰੋਲਰ ਆਫ ਸਟੋਰਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ। ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਵੀ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਖੋਜ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਾਇਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖਰਾਬੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

(13) ਇਹ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਰਾਜ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ, ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ, ਜੋ ਕਿ ਮੀਂਹ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਖਰਾਬ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਉਸ ਦਿਨ ਨੁਕਸਦਾਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਉਤਾਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ।

(14) ਮੈਂ ਇਸ ਤਰਕ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਾਇਰ ਖਰਾਬ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਗਿਆਨ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ 7 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਕਾਨ ਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਟਿਊਬਾਂ ਤੁਰੰਤ

ਉਸ ਨੂੰ ਲੋੜ ਹੈ। ਉਸਨੇ 23 ਜੂਨ, 1966 ਨੂੰ ਇੱਕ ਰੀਮਾਈਂਡਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਪੱਤਰ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਸਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦਾ ਜਵਾਬ ਮਿਲਿਆ ਕਿ ਮੰਗ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਇਸ ਪੱਤਰ ਦੇ ਮਿਲਣ ਦੇ ਕਰੀਬ 4 ਹਫ਼ਤੇ ਬਾਅਦ ਹੀ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ

State of Punjab v. V. K. Kalia, (Sarkaria, J.)

ਦੇਣਾ ਬੇਤੁਕਾ ਹੈ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਕਾਲੀਆ ਨੂੰ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਖਰਾਬ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਹ ਹੋਰ ਜਾਣਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਬਰਸਾਤ ਦਾ ਦਿਨ ਸੀ। ਸਾਧਾਰਨ ਡਾਇਲੀਜਨ/ਈ ਦੁਆਰਾ, ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗ ਟਾਇਰਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ

ਕਾਂਸਟੇਬਲ -ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ
ਦਿਨ ਜੀਪ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੜਕ ਦੀ ਅਣਵਰਤੀ ਹਾਲਤ। ਵਿਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਇਹ ਹਰਕਤ ਆਈ

ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਉਸ ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ,
ਨਾਲ

ਇਸ ਦੇ ਅਣਸਰਵਿਸ਼ੇਬਲ ਟਾਇਰ, ਅਤੇ ਉਸ ਦਿਨ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਕਾਲੀਆ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜੁਰਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

“121. ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ—ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਟ੍ਰੈਲਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਟ੍ਰੈਲਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਹੈ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਮ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਅਜਿਹੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸਰੋਤ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਢਾਈ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਖਰਾਬੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ, ਇੱਕ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੈਦ ਜੋ ਕਿ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੋ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨਾਲ।”

(15) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਗਲਤ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 121 ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਾਧ ਵਜੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(16) ਸ੍ਰੀ ਥਾਪਰ ਵੱਲੋਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਤੱਥ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸਾਂ ਨਾਲੋਂ ਭੌਤਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਸਨ। ਮਿਸਟਰ ਥਾਪਰ ਦਾ ਸੀਟ-ਐਕਰ ਕੇਸ ਹੈ, ਬੇਕਰ ਬਨਾਮ ਜੇਮਸ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਐਂਡ ਸਨਜ਼, ਲਿਮਿਟਡ (7)। ਮੁਦਈ, ਮਿਸਟਰ ਬੇਕਰ, ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਯਾਤਰੀ, ਸੀ

(7) <1&21) 2 KB 674।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਬੇਕਰ ਕਰਿਆਨੇ ਸਨ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਣਾ, ਨਮੂਨੇ ਦਿਖਾਉਣਾ, ਆਰਡਰ ਲੈਣਾ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮੋਟਰ-ਕਾਰ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗੋਅਰ ਖਰਾਬ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਕਈ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਇਹ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸੀ, ਪਰ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਜਦੋਂ ਮੁਦਈ ਆਪਣੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ ਸੀ, ਤਾਂ ਕਾਰ ਰੁਕ ਗਈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਬੁਰੀ

ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਏ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ♦ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੇ, ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗੇਅਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਦੇ ਵੀ ਇਸ ਨੂੰ ਲੈਣ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਤਰੇ, ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ, ਯੋਗਦਾਨੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉਹ ਠੀਕ ਹੋਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ।

(17) ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਮਿਸਟਰ ਬੇਕਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗੇਅਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪਰ ਨੁਕਸ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪਿਛਲੀ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ: “ਠੀਕ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਚਾਹੁੰਦੇ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਹਫਤੇ ਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੈਂ ਫਿਰ ਇਹ ਦੇਖਾਂਗਾ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਦੋਂ ਵਾਪਸ ਆਉਂਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਰੇਲ ਰਾਹੀਂ ਆਪਣੇ ਅਗਲੇ ਗੇੜ 'ਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਮਾਲਕ ਦੇ ਇਸ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਮਿਸਟਰ ਬੇਕਰ ਨੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ, ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗੇਅਰ ਅਜੇ ਵੀ ਖਰਾਬ ਸੀ।

(18) ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਾ ਤਾਂ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਜੀਪ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਖਰਾਬ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲ ਵਰਤਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੇ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਹੈ, ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, (1) ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਕੰਮ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਉਸ ਦਿਨ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇੰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਸਰਵਉੱਚ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਰਾਜ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮਰਪਿਤ ਅਤੇ ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਸੇਵਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਟਾਲ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ (2) ਕਿ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਕੋਲ ਇਸ ਬਹੁਤ ਨੁਕਸ ਵਾਲੀ ਜੀਪ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੰਟਰੋਲਰ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਕਈ ਸਰਕਾਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸਨ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਕਿ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ ਸੇਵਾਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਜੀਪ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੈਰ-ਸੜਕ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦਾ ਕੇਸ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮਿਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਇੰਨੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸਨ ਕਿ

ਉਸ ਕੋਲ ਇਸ ਨੁਕਸ ਵਾਲੀ ਜੀਪ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਿਵਾਏ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਨਾਰਾਜ਼ਗੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਇਸ ਨੁਕਸ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਫੈਟ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਉਸ ਖਤਰਨਾਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜੋ ਉਹ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ।, ਸਾਧਾਰਨ ਲਗਨ ਜਾਂ ਵਿਵੇਕ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਦੁਆਰਾ, ਬਚੇ।

(19) ਬੈਂਕਰ ਬਨਾਮ ਜੇਮਜ਼ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਐਂਡ ਸਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ, (7) ਵਿੱਚ, - ਇਹ ਕਿਤੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੂਰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਪ੍ਰਤੀ ਉਸਦੀ ਨਿੱਜੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਮੈਕਕਾਰਡੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਨੇ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਕਿ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਣ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਦਾ ਪਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਸੀ। ਉਸਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਗ੍ਰਿਫਿਥਸ ਦੇ ਕੇਸ (8) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀਆਂ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਗਲਤ ਸਨ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ:-

“ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਇਹ ਕਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੁਣ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸ ਦਾ ਅਸਲ ਗਿਆਨ ਸੀ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਲਾਪਰਵਾਹੀ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ ਗਿਆਨ 'ਤੇ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਗਿਆਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਗਿਆਨ ਵਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਰ ਗਿਆਨ ਦਾ ਸਬੂਤ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪਯੋਗੀ ਤਰੀਕਾ ਸੀ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਮੌਜੂਦ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਗਿਆਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ ਗਿਆਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਹੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਦਾ ਆਧਾਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

“ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰ ਪ੍ਰਤੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਰੱਖਦਾ ਹੈ.....

“ਹੁਣ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ? ਇਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਬਲਿਥ ਬਨਾਮ ਬਰਮਿੰਘਮ ਵਾਟਰਵਰਕਸ ਕੰ., (9) ਵਿੱਚ ਐਲਡਰਸਨ ਬੀ ਦੇ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ “ਕੁਝ ਵੀ ਕਰਨ ਦੀ ਭੁੱਲ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਆਦਮੀ, ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਾਰਾਂ 'ਤੇ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੁੱਖੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਆਚਰਣ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਕਰੇਗਾ, ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਇੱਕ ਸੂਝਵਾਨ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਆਦਮੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਲੇ ਲਿਵਰ ਬਨਾਮ ਗੋਲਡ (10) ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਐਲਡਰਸਨ ਬੀ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਅਜੇ ਵੀ ਇੱਕ ਉਪਯੋਗੀ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਕ ਨਿਯਮ ਹਨ।

“ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਇੱਕ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸ (ਉਸਦੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ) ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ (ਏ) ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਇਲਾਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ (ਬੀ) ਜਿੱਥੇ ਉਸਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਪਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗਿਆਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ

(8) 13 Q.B.D. 259.

(9) (1856) 11 Ex. 781, 784.

State of Punjab v. V. K. Kalia, (Sarkaria, J.)

ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਖਤਰੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(20) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ 7 ਤੋਂ ਜੋ ਕੁਝ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 3 ਇਹ P ਹੈ; ਬਰਾਬਰ, r ਕਿ ਮਾਸਟਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਅਜੇ ਵੀ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਅਧਾਰ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੀਪ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟਾਇਰ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਦੂਜਾ, ਇਹ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ। ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਆਪਣੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਇੰਡੈਂਟ ਨਾ ਲਗਾਉਣਾ, ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਜੀਪ ਨੂੰ ਉਸ ਸੜਕੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੇਕਰ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਸ਼੍ਰੀ ਥਾਪਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਉਸ ਪ੍ਰਤੀ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਕਰਤੱਵ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਸੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸਦਾ ਆਮ ਸਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਕੇਸ *res ipsa loquitur* ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੇਸ, *ਸਕਾਟ ਬਨਾਮ ਲੰਡਨ ਡੌਕ ਕੰਪਨੀ* (11) ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਮੁਦਈ, ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਖੋਖੇ ਵਿੱਚ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੱਕ ਲੰਘਦਿਆਂ, ਖੰਡ ਦੀਆਂ ਛੇ ਬੋਰੀਆਂ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਚੇਨ ਨਾਲ ਲਟਕੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ, ਉਸ 'ਤੇ ਡਿੱਗ ਪਈਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਨੌਕਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ: -

"ਜਿੱਥੇ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਧੀਨ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਜਿਹੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਦਾ ਜੇਕਰ ਉਹ

(10) (1893) 1 Q.B. 491.

(11) (1865) 3 H. & C. 566.

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਵਾਜਬ ਸਬੂਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ca*e ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੈ।"

(21) ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਸੇਵਕ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ 'ਪ੍ਰਬੰਧ' ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਆਫ ਪੁਲਿਸ, ਗੁਰਦਾਸਪੁਰ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਕਹਿਣ ਦਾ ਭਾਵ, ਇਹ ਖੁਦ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ nwf-c- ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਸੀ- ਜੇਕਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ, ਨੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਹੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਬਰਸਾਤ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵੱਲੋਂ ਖੁਦ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ। res ipsa loquitur ਦਾ ਨਿਯਮ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਦੀ ਖ਼ਾਤਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ), ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ * ਲਈ ਕੋਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(22) ਮੇਰੇ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਸ੍ਰੀ ਥਾਪਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਵਾਂ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੱਥ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਸਨ।

(23) ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮੈਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਵਾਂਗਾ, ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿਆਂਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ।

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।

ਰਵਨੀਤ ਸਿੰਘ

ਆਰ. ਐਨ. ਐਮ

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ।

ਐਸਬੀ ਕੈਪੂਰ ਅਤੇ ਐਚਆਰ ਸੋਢੀ ਜੇ. ਜੇ.

ਵਲੀ ਰਾਮ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਮੁਖਤਿਆਰ ਕਾਟਜਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ।

1967 ਦਾ RSA 732

28 ਅਗਸਤ 1968

ਹਿੰਦੂ ਗੋਦ ਲੈਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਐਕਟ (1956 ਦਾ LXXVIII) - ਐੱਸ. 20 — ਦਾ ਦਾਇਰਾ— ਅਣਵਿਆਹੀ ਧੀ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਹਿੰਦੂ ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ— ਭਾਵੇਂ ਧੀ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ—ਸਬੂਤ ਐਕਟ (1872 ਦਾ I) — ਐੱਸ. 101 ਤੋਂ 104 - ਧੀ ਦੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ - ਸਿਹਤ ਜਾਂ ਧੀ ਦੀ ਉਮਰ - ਕੀ ਅਸਿਹੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ।