

ਇਸ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਵਾਦ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰੀ ਪੀਰੀਅਡ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਦੇ ਖਤਮ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ ਪਰ ਸਲੇਮ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਟੈਕਸਟਾਈਲ ਵਰਕਰਜ਼ ਯੂਨੀਅਨ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ (1), ਜਿਸ ਦੀ ਇੱਕ ਰੀਡਿੰਗ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨਰੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕਰਮਚਾਰੀ 13 ਜੁਲਾਈ, 1971 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਏ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੇਵਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 10 ਵੇਂ ਦਿਨ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

(7) ਉੱਪਰ ਦਰਜ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੈਰਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਖਰਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਐਨ.ਕੇ.ਐਸ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾਂ 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, ਨਿਰਣਾਂ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ

ਹਰਬੰਸ ਲਾਲ, ਜੇ.

ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਬਿਜਲੀ ਬੋਰਡ ਆਦਿ।-ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1972 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 51 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

ਦਸੰਬਰ 17, 1979।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)— ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਤੇ 110-ਬੀ— ਘਾਤਕ

ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ (1855 ਦਾ XIII)— ਧਾਰਾ IA—ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿਚ ਮੌਤ—ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦੋ ਭਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭੈਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਮਿਤਕ—ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ—ਕੀ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਸਟੈਂਡ ਹੈ—ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ. ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ * ਹੱਕਦਾਰ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ—ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ—ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ—ਸਾਧਾਰਨ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਐਕਟ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੀ ਨੋੜਿਓ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(1) 1964—1 LLJ 79.

Babu Ram and others v. Punjab State Electricity Board etc.
(Harbans Lai, J.)

ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਜਿਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ "ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ"। ਧਾਰਾ 110-ਏ (1) (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ। ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਿਆਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਟਾਰਟਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਘਾਤਕ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਐਕਟ 27 ਮਾਰਚ 1855 ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਿਤਾਬ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਂਦ ਵਿਚ ਵੀ ਨਹੀਂ ਆਈ ਸੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਐਕਟ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ, ਗਲਤ ਕੰਮ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡਿਫਾਲਟ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰੀ-ਮੈਚਿਓਰ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ। ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੋ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ ਵਰਗੇ ਆਮ ਸਟੈਟਿਊਟ ਉੱਤੇ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਤਰਜੀਹ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾ ਅਤੇ ਭੈਣ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਹਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਅਧੀਨ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹਰਜਾਨੇ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੰਪੈਨਸਨ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ. (ਧਾਰਾ 5 ਅਤੇ 6)।

ਰਜਿੰਦਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ 1975 ACJ 272।

ਦੀਵਾਨ ਹਰੀ ਚੰਦ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1972) 74 PLR (ਡੀ) 177,

ਪੀ.ਬੀ. ਕਾਦਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬੱਚਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਏਆਈਆਰ 1970 ਕੇਰਲਾ 241,

ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਾਪ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1962 ਪੰਜਾਬ 540. ਇਸ ਤੋਂ ਅਸਤੁਸ਼ਟ।

28 ਅਕਤੂਬਰ, 1971 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਡੀ.ਐਸ ਬਾਲੀ .

ਐਨ ਕੇ ਸੋਢੀ ਅਤੇ ਐਲ ਐਮ ਸੂਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ।

ਵਾਈ.ਪੀ ਗਾਂਧੀ, ਵੀ.ਪੀ. ਗਾਂਧੀ ਲਈ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਲਈ।

ਮੁਨੀਸ਼ਵਰ ਪੁਰੀ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਲਈ (ਜੋੜਿਆ ਜਵਾਬ ਡੈਂਟ)।

ਨਿਰਣਾ

ਹਰਬੰਸ ਲਾਲ, ਜੇ.-

(1) ਇਹ ਅਪੀਲ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪਟਿਆਲਾ, ਮਿਤੀ 28 ਅਕਤੂਬਰ, 1971 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ, (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਸੀ। ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

(2) 26 ਮਈ 1967 ਨੂੰ ਰਾਤ 11.30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਨਾਭਾ ਤੋਂ ਮਲੇਰਕੋਟਲਾ ਵੱਲ ਜਾ ਰਹੀ ਹਰੀ ਰਾਮ (ਹੁਣ ਮ੍ਰਿਤਕ) ਦੀ ਕਾਰ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਬਿਜਲੀ ਬੋਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਟੀ.-6566 ਨਾਲ ਹਾਦਸਾਗ੍ਰਸਤ ਹੋ ਗਈ। ਹਰਨੇਕ ਸਿੰਘ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਬੁਲਾਇਆ) ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਰਾਮ ਸਰੂਪ ਅਤੇ ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਸਰੂਪੀ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭੈਣਾਂ ਨੇ ਉਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਵਜੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚੇ ਅਤੇ 1,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੇ ਪ੍ਰੀ-ਮੋਚਿਓਰ ਅੰਤ ਦੇ ਕਾਰਨ 45,000 ਰੁਪਏ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ। ਦੋ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੇ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਭਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭੈਣਾਂ ਕੋਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਦੋ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜ਼ਖਮੀ ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ ਨੂੰ 1000 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। 250 ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਰੁ. 500. ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਾ ਨਿਰਣਾ

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੇ ਭਰਾਵਾਂ, ਉਸਦੀ ਭੈਣ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜ਼ਖਮੀ ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

(3) ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਉਲਝਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲੜੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਭਿਆਨਕ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਉਹ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਦੇ ਗਲਤ ਪਾਸੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਠੀਕ ਪਾਸੇ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੋੜ ਲਿਆ ਤਾਂ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਇਹ ਵੀ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਭਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭੈਣਾਂ ਕੋਲ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਹ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ। ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ:

1. ਕੀ CA ਨੰਬਰ 128/CT/67 ਵਿੱਚ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਕੋਲ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਸਟੈਂਡ ਹੈ?
2. ਕੀ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬਿਜਲੀ ਬੋਰਡ ਦੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪ੍ਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਕਾਰ ਦੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪ੍ਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੀ ਅਸਰ ਹੋਇਆ?
3. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ?

Babu Ram and others v. Punjab State Electricity Board etc.
(Harbans Lai, J.)

4. ਕੀ ਕੋਈ ਵੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ?

5. ਰਾਹਤ.

(4) isOn 'ਤੇ? ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਮੁੱਦਾ 1 ਨੰਬਰ ਆਈ 1, ਟੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਭੈਣਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਕੋਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿਰਫ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪਤਨੀ, ਪਤੀ, ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ ਅਤੇ ਬੱਚੇ ਹੀ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੀ ਸਖ਼ਤ ਨਿੰਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵਿਦਵਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੂਰਾ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਹੈ

ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਬੰਗਲੌਰ ਬਨਾਮ ਪੀਰੱਪਾ ਪਰਸੱਪਾ ਸੰਗੋਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (1)। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਰਿਲਾਇੰਸ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਜਿੰਦਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (2) ਦੀਵਾਨ ਹਰੀ ਚੰਦ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਇੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (3), ਪੀ.ਬੀ. ਕਾਦਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੱਚਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (4) ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਾਪ ਬਨਾਮ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਅੰਬਾਲਾ (5)।

(5) ਇਕੱਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਸਿਰਫ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 1-ਏ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਇਸ ਤਰਕ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਵਿਚਲੇ ਉਪਬੰਧ ਸਿਰਫ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਗਠਨ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਮਾਈਨਿੰਗ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ, ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦਾ ਖਾਸ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ 'ਤੇ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਪੱਖ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣ ਵੇਲੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਵੱਡਾ ਹੋਵੇ।

(1) ਏਆਈਆਰ 1979, ਕਰਨਾਟਕ 154.

t2) 1975 ACJ 272.

(3) (1972) 74 PLR (D) 177.

(4) ਏਆਈਆਰ 1970, ਕੇਰਲਾ, 241.

(5) ਏਆਈਆਰ 1962 ਪੀ.ਬੀ. 540.

ਇਸ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਜਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵੀ "ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ" ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰੇ। ਧਾਰਾ 110-A(I)(c) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਿਆਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਟਾਰਟਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਹ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਕਿ ਉਹ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(6) Thea Indian Fatal d Accident Act wasi 27 ਮਾਰਚ, 1855 ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਕਿਤਾਬ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹੱਦ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨਹੀਂ ਆਈ ਸੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਐਕਟ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਕੰਮ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਅਚਨਚੇਤੀ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਹੈ। ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੋ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ ਵਰਗੇ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਉੱਤੇ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਤਰਜੀਹ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ *ਪੀਰੱਪਾ ਪਰਸੱਪਾ ਸੰਗੋਲੀ ਦੇ ਕੇਸ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾ ਅਤੇ ਭੈਣ ਵੀ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਮੈਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੈਂ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾ ਅਤੇ ਭੈਣ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹਰਜਾਨੇ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਆਪਣੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਰਤਾਂ

(7) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਭਰਾ ਅਤੇ ਭੈਣ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ, . ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋਏ

Babu Ram and others v. Punjab State Electricity Board etc.
(Harbans Lai, J.)

ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਹਰੀ ਰਾਮ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ।

(8) ਸੁਲਤਾਨ ਸਿੰਘ, AW 5, ਜੋ ਕਿ ਪਿੰਡ ਦਾ ਮੈਂਬਰ ਪੰਚਾਇਤ ਹੈ, ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਨੁਸਾਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਰਾਮ ਸਰੂਪ, ਅਸਲੀ ਭਰਾ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਰੇ ਅਣਵਿਆਹੇ ਸਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬਾਬੂ ਰਾਮ, ਉਮਰ 40 ਸਾਲ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਸੀ, ਜਦਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਾਮ ਸਰੂਪ, ਉਮਰ 30 ਸਾਲ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਆਮ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਆਪਣੇ ਦੋ ਭਰਾਵਾਂ ਦਾ ਸਾਥ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਤਿੰਨਾਂ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦੇ ਸਰੋਤ ਬਾਰੇ ਨਾ ਤਾਂ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਜਾਂ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿਚ ਉਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਮ ਸਰੂਪ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, AW 13 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਰੀ ਰਾਮ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਰੁਪਏ ਕਮਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ 125 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ। ਦੋਵਾਂ ਭਰਾਵਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 110 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਪਿੰਡ ਆਉਣ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਆਪਣੇ ਭਰਾਵਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਅੱਗੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਹਰੀ ਰਾਮ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਨਾਭਾ ਵਿਖੇ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਭਰਾ ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਦੋਵੇਂ 10,000 ਰੁਪਏ ਕਮਾ ਰਹੇ ਸਨ। 4 ਦਿਨ ਵਿੱਚ, ਹਰ ਇੱਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਵਜੋਂ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਵਾਸੀ ਅਵਾਜ਼ 9 ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿੰਨਾਂ ਭਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਮਾਨਸਿਕ ਰੋਗੀ ਸੀ ਅਤੇ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਸੀ। ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਾ ਕੇਸ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਅਤੇ ਰਾਮ ਸਰੂਪ ਦੋਵੇਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜੱਦੀ ਘਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਤਾਂ ਰਾਮ ਸਰੂਪ ਕਹਿਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵੀ ਚਲਾ ਗਿਆ

ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਸ਼ਾਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਰੋਤ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਬਾਰੀਕੀ ਨਾਲ ਘੋਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਹਰੀ ਰਾਮ, ਮ੍ਰਿਤਕ, ਉਸ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਦੇ ਦੋ ਭਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਹਿ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਆਮਦਨ ਰੁਪਏ ਸੀ। 125 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ, (ਦੋਵਾਂ ਭਰਾਵਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਦੀ ਆਮਦਨ 4 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਜਾਂ 120 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ। ਆਪਣੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਦੋਵੇਂ ਭਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜੱਦੀ ਘਰ ਵਿੱਚ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਪਿੰਡ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੱਖਰਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਆਮਦਨ ਉਸਦੇ ਦੋ ਭਰਾਵਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਨਾਭਾ ਵਰਗੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਿਆਂ 125 ਰੁਪਏ ਦੀ ਮਾਸਿਕ ਆਮਦਨ 'ਚੋਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਨੇ ਆਮਦਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਆਪਣੇ ਦੋ ਭਰਾਵਾਂ ਦੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵੀ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਰਹੇ ਸਨ ਜਿੱਥੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਕਸਬੇ ਨਾਲੋਂ ਸਸਤੇ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪ੍ਰਮਾਣ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭੈਣ ਸਰੂਪੀ ਵਿਆਹੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ.

(9) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੁੱਦੇ ਨੰ: 1 ਅਤੇ 3 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋਕਸ ਸਟੈਂਡ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਆਪਣੇ ਭਰਾ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਅਚਨਚੇਤੀ ਮੌਤ ਲਈ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਉਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(10) ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਕੋਈ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ, AW 12 ਅਤੇ ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ, AW 14, ਜੋ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਸਨ

ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਸਨ, ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਹਨ। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਖੰਡਨ ਵਿੱਚ, ਸਿਰਫ਼ ਹਰਨੇਕ ਸਿੰਘ, ਟਰੱਕ, ਆਰ ਡਬਲਯੂ 2 ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਉਹ ਇੱਕ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਤੱਥ ਵੀ ਗੁਆਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਇਸ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਉਸ 'ਤੇ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਸਬੰਧੀ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279 ਅਤੇ 304-ਏ ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਇਕਬਾਲੀਆ ਬਿਆਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਟਾਲ-ਮਟੋਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ - ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਦਬਾਅ ਹੇਠ ਅਤੇ ਇਸ ਡਰ ਕਾਰਨ ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਲੰਮੀ ਕੈਦ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੋਸਟਮਾਰਟਮ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਤੇ ਹਰੀ ਰਾਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੈਮੀਕਲ ਐਗਜ਼ਾਮੀਨਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਸ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਜ਼ੇ 'ਚ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਹੀ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕੋਈ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਹਰੀ ਰਾਮ ਨੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਆਮ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਂਗ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਤੋਂ ਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ, ਏ.ਡਬਲਯੂ.ਐਸ. ਦੇ ਸੰਸਕਰਣ ਨੂੰ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਮੁੱਲ 'ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਹਾਦਸਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਿਆ ਜਦੋਂ ਕਾਰ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਤਾਂ ਦੋਵੇਂ ਵਾਹਨ ਸੜਕ ਦੇ ਕੱਚੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਆਪੋ-ਆਪਣੇ ਸਾਈਡਾਂ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਪਾਏ ਗਏ। ਮਾਹਿਰਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜੇਕਰ ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੇ ਟਕਰਾਅ ਨੂੰ ਟਾਲਣ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੀ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਦੋਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਝਗੜਾ ਪਦਾਰਥ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ। ਇਹ ਗੱਲ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਧਿਆਨ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਰਤੀ ਅਤੇ ਟੱਕਰ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ। ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਉਥੇ ਕਾਰ ਚਾਲਕ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੇ ਵੀ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਹਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਪੰਜਾਹ ਫੀਸਦੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(11) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਰਿਆਮ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਵੀ ਬਹਿਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

(12) ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਖਰਚੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਐਨ.ਕੇ.ਐਸ

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।

19
4

Babu Ram and others v. Punjab State Electricity Board etc.
(Harbans Lai, J.)

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ