

## APPELLATE CIVIL

ਬਾ ਅਦਾਲਤ ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਉਪ-ਮੰਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ

ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 56 ਓਫ 1958

ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1923 ਦਾ VIII)-ਸੈਕਸ਼ਨ 12(1) ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਲਾਈਨਿੰਗ-ਭਾਵੇਂ ਸਰਕਾਰ-ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.ਡੀ. ਸਿੰਚਾਈ ਸ਼ਾਖਾ ਦਾ 'ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ'-ਕੀ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕੰਮ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ- ਕੀ ਸਰਕਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਹੇਲਡ, ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੰਮ ਨਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿੰਚਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜੁੜੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਵਿਛਾਉਣ ਲਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਬਤੌਰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ, ਇਸ ਲਈ, ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। . ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਉਸ ਠੇਕੇਦਾਰ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਲਾਈਨਿੰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਵਰਕਮੈਨ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸ਼੍ਰੀ ਈਸ਼ਰ ਸਿੰਘ ਹੋਰਾ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ। ਅੰਬਾਲਾ, ਮਿਤੀ 28 ਫਰਵਰੀ, 1958, ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ

ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਸਮੂਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਰੁਪਏ ਦਾ 3,696 ਹੈ।

**ਐਚ.ਐਸ. ਵਾਸੂ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।**

**ਐਸ.ਡੀ. ਬਾਹਰੀ ਅਤੇ ਐਚ.ਐਸ. ਗੁਜਰਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।**

### ਫੈਸਲਾ

ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ, ਜੇ.-ਆਰਡਰ ਤੋਂ ਇਹਨਾਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: ਨੰਗਲ ਹਾਈਡਲ ਚੈਨਲ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਕਈ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਠੇਕੇ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਹਿਰ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਨ। ਆਰ.ਡੀ. 157,375 ਅਤੇ 157,500 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਕੋਲ ਸੀ। 12 ਮਈ, 1954 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 8.30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਜੀ.ਐਮ.ਸੀ. ਬਾਜਰੀ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਈ. 3569 ਨਹਿਰ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰੈਂਪ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਪਾਵਰ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਇਹ ਰੈਂਪ ਦੇ ਢਲਾਨ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਬੇਕਾਬੂ ਹੋ ਕੇ ਪਲਟ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਦੋ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਉਪ ਮੰਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੁਲਸ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਭੇਜ ਦਿੱਤੀ। ਪੁਲਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮਹਿਜ਼ ਹਾਦਸਾ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੁ. ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ 2,016 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਰੁ. ਤਰਸੇਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਹੋਏ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 1,680 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ, ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਵਜੋਂ, ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਸ ਨੇ ਰੁ. 3,696 ਜੋ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜੋ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੱਸੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨੇ ਨਹਿਰ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਲਾਈਨਿੰਗ ਦਾ ਠੇਕਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 80, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ

ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਰਕਮ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਨਾ ਲੈਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੁਪਰਡੈਂਟ ਇੰਜੀਨੀਅਰ, ਨੰਗਲ ਸਰਕਲ, ਰੂਪੜ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਬਾਰੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮਾਮਲਾ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ। ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਅਨੁਸਾਰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰਾਲੇ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੱਸ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਦੋਵੇਂ ਫਰਮਾਂ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਸਨ। ਪਾਰਟੀਆਂ ਬਣਾਈਆਂ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮੁਢਲੇ ਮਾਮਲੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇੱਥੇ ਵੇਰਵਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੁੱਖ ਮੁੱਦੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਨ:-

- (1) ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਵਾਈਸ ਪਰਸਾ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ?
- (2) ਕੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ PNE 3569 ਰਾਹੀਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਫਰਮ ਦਾ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ?
- (3) ਜੇਕਰ ਉਪਰੋਕਤ ਮੁੱਦੇ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਜ਼ਖਮੀ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ?

ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਅਹੁਦਾ ਸੰਭਾਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲਾਈਨਿੰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਟਰੱਕ ਰਾਹੀਂ ਕਦੇ ਵੀ ਬਾਜ਼ਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਘਟਨਾ ਤੋਂ 6 ਜਾਂ 7 ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਓਵਰਸੀਅਰ ਇੰਚਾਰਜ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਚੰਗੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਉਧਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਸ ਫਰਮ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਝੂਠੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਟਰੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਫਰਮਾਂ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ, ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਵਜੋਂ, ਵਰਕਮੈਨ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ

ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਦੋਵੇਂ ਫਰਮਾਂ ਸਨ। ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ. ਦੋਵਾਂ ਫਰਮਾਂ ਨੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਮੁੱਖ ਨੁਕਤਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਹਿਰ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਲਾਈਨਿੰਗ ਨੂੰ ਪੀ.ਡਬਲਯੂ.ਡੀ. ਦਾ "ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ" ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਿੰਚਾਈ ਸ਼ਾਖਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਹਿਰ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਜ਼ਦੂਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਇਸਨੂੰ ਬਹਿਸ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ, ਮੈਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਕੇਸ ਨੂੰ ਦੋ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਆਮ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਹਿਰੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਅਸਲ ਕੰਮ ਇਸ ਦੇ ਆਮ ਕੰਮ ਨਾਲ ਸਹਾਇਕ ਕੰਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਦੇ ਆਮ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਲਾਇੰਸ ਤਿੰਨ ਨਿਰਣਾਇਕ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਬੀਆ ਮੋਡ ਬਨਾਮ ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ (1), ਜੀ.ਆਈ.ਪੀ. ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਦਾ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਲਿਆਣ ਦੇ ਨੇੜੇ ਇੱਕ ਪਾਵਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਬ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਤੱਕ ਬਿਜਲੀ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਾਈਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਾਈਨ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਇਹ ਕੰਮ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸੁਤੰਤਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ "ਉਵਰਹੈੱਡ ਕੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਸਟੀਲ ਟਾਵਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ" ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਟਾਵਰ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਤੋਂ 400 ਤੋਂ 700 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਦੇ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਲਈ ਇਸਦੇ ਸਬਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਕਰੰਟ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਹਾਇਕ ਜਾਂ ਇਤਫਾਕਿਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਸ

ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੋ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰਿਗਲੇ ਬਨਾਮ ਬੈਗਲੇ ਅਤੇ ਰਾਈਟ (2), ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਫਰਮ ਨੇ ਭਾਫ਼ ਇੰਜਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕਪਾਹ-ਕਤਾਈ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਰੋਮਰ ਐਲ.ਜੇ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:-

"ਇੱਕ ਇੰਜਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਲਗਾਉਣਾ, ਕਪਾਹ ਸਪਿਨਰ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, ਫੈਕਟਰੀ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।, ਜਾਂ ਉਸ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕਰੋ।"

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਇਮਾਰਤ ਨੂੰ ਕਪਾਹ ਕਤਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਪਾਵਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਾਈਨ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹਿਰ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਘੋਸ਼ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਮੈਟਲ ਵਰਕਸ (3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਪੇਂਟਿੰਗ ਨੂੰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਮੈਟਲ ਵਰਕਸ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਟੈਨਿਸ ਬਨਾਮ ਅਰੋੜਾ ਸਿੰਘ (4) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

"ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਮਾਲ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਕਟਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਚਿਮਨੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਚਿਮਨੀ ਦੀ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦਾ ਕੰਮ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਆਮ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਉਹ ਮਾਲ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਣ ਇੱਕ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਕਟਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਚਿਮਨੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਚਿਮਨੀ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਭਾਵੇਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਸਧਾਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕਰਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਚਲੇ ਗਏ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਟ੍ਰੈਕ ਦੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਵੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਆਮ ਕੰਮਕਾਜ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੇਰੀਵੱਕਲ ਬਨਾਮ ਐੱਸ.ਆਈ. ਰੇਲਵੇ (5) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਰਾਬੀਆ ਮੁਹੰਮਦ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਟ੍ਰਿਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜ਼ਰੂਰ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਮ ਕੋਰਸ ਜਿਸਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੁਲ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੁਲ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਵਿਛਾਉਣ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ, ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਲਾਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ।

ਮੈਂ ਸਾਰੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੰਮ ਨਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲਣਾ ਅਤੇ ਸਟੋਰੇਜ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸਿੰਚਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜੁੜੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪਾਣੀ ਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀ ਸਿੱਧੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਣ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਪਾਵਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਇਮਾਰਤ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਦੇ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਲਈ ਸਬਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਜਲੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਾਈਨਾਂ, ਹੁਣ ਤੱਕ ਨਹਿਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨਾਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ। ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਫੈਕਟਰੀ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ, ਆਦਿ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਕੰਮ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਪਾਵਰ ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਟਾਵਰ ਨਾ ਹੋਣ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਤੋਂ ਸਪਲਾਈ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਬਾਰੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਵਿਛਾਉਣ ਲਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕੰਮ ਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਮਾਲੀਆ ਲਿਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੇਰਾ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਤੋਂ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਲਈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦ ਸੀ।

ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਵੀ ਫਰਮ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ 'ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਫਰਮ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਕੀ ਉਹ ਫਰਮ, ਇਸਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੂਜੀ ਫਰਮ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਪੱਖ, ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਵਾਲੇ ਦਿਨ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਟਰੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਤੇ ਸਾਰੇ. ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਜਾ ਕੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਟਰੱਕ ਇਸ ਗਵਾਹ ਅਤੇ ਜਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿੰਚਾਈ ਵਿਭਾਗ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਠੇਕੇ ਲਈ ਉਹ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦਾ ਭਾਈਵਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਜਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਦਾ ਠੇਕੇ ਦੇ ਕੰਮ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਸੀ। ਸਟੇਟਮੈਂਟ A (ਟਰੱਕ ਨੰ. PNE 3569 ਦੀ 1 ਮਈ ਤੋਂ 18 ਮਈ ਤੱਕ ਦੀ ਮੂਵਮੈਂਟ) ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਾਰੇ ਦਿਨ ਟਰੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। 11 ਮਈ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਐਂਟਰੀ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀ ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਕੋਰ ਆਊਟ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਖਸ਼ੀਸ਼ ਸਿੰਘ ਦਾ ਨਾਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ। 12 ਮਈ ਨੂੰ, ਭਾਵ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ, ਉਸੇ ਦਿਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ

ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। 16 ਮਈ ਨੂੰ ਐਂਟਰੀਆਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੁਬਾਰਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਾਮ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟਰੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਸੀ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਬੂਤ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਲਾਤੀ ਹਨ, ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟਰੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਲਈ ਬਾਜ਼ਰੀ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਨਹਿਰੀ ਓਵਰਸੀਅਰ ਸ. ਆਰ.ਡਬਲਿਊ.9 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਬਾਜ਼ਰੀ ਲਿਜਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਰੈਂਪ 'ਤੇ ਉਕਤ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਉਸ ਦਾ ਕੰਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਚਮਨ ਨੇ ਕੀਤਾ। ਲਾਲ. ਕਈ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਅਤੇ ਸਬ-ਡਵੀਜ਼ਨਲ ਅਫਸਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਾ-ਵਿਰੋਧੀ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੁੱਢਲੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਗਵਾਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਮਤਿਹਾਨ-ਇਨ-ਚੀਫ਼ ਵਿਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਰੈਂਪ ਸਿਰਫ ਉਸ ਕੰਮ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਜਿਰ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬਖਸ਼ੀਸ਼ ਸਿੰਘ। R.W 11, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਗਵਾਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨੇ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਰੈਂਪ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਚਮਨ ਲਾਲ ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਗਵਾਹਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਸ: ਜਗਤ ਸਿੰਘ, ਐਸ.ਡੀ.ਓ., ਨਾਭਾ ਸਬ-ਡਵੀਜ਼ਨ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1. ਸ਼੍ਰੀ ਐਚ.ਐਲ. ਛਾਬੜਾ ਦੁਆਰਾ ਜਿਰਹਾ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:-

"ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਠੇਕੇ ਦੇ ਕੰਮ ਵੱਲ ਜਾਣ ਦਾ ਰਸਤਾ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਇਹ ਰਸਤਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 2500 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸੀ।"



ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਸੀ-

“ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਪਾਸੇ ਹੋਰ ਕੋਈ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਉਸ ਦਿਨ, ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ

ਟਰੱਕ ਉਸ ਦਿਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਬਲੈਰੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।”

ਇਹ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਜ਼ਰੀ ਟਰੱਕ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਲਈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਰੈਂਪ 'ਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਉੱਥੇ ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਹੀ ਕੰਮ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਚਮਨ ਲਾਲ ਦੇ ਕੰਮ ਸਨ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਦਾ ਕੰਮ। ਸਿੰਘ ਉੱਥੋਂ 2500 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਰੈਂਪ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬਾਜ਼ਰੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਚਮਨ ਲਾਲ ਲਈ ਜਾਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਲਈ ਲਿਜਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਦੇ ਵੱਸ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਚਮਨ ਲਾਲ ਲਈ ਬਾਜ਼ਰੀ ਕਦੇ ਚੁੱਕੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਕੋਈ ਜਿਰ੍ਹਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਔਖਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ ਲਈ ਬਾਜ਼ਰੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਟਰੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਵੇਕਲੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਬਾਜ਼ਰੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬਾਜ਼ਰੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਰਿੰਜਨ ਸਿੰਘ 'ਤੇ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਖੁਦ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਜ਼ਰੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਲਈ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫਰਮ ਵੱਲੋਂ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਹਿਰ ਦੀ ਲਾਈਨਿੰਗ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਲਾਈਨਿੰਗ

ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਠੇਕਾ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਬਾਜ਼ਰੀ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਮਜ਼ਦੂਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ 'ਤੇ ਸਨ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਬਾਜ਼ਰੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ, ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ, ਜਿਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਸਰਕਾਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ, ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖੜ੍ਹੀ ਰਹੇਗੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਮੈਸਰਜ਼ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ। ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ। ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਕੁਝ ਰਕਮ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲੈ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਫਿਰ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਤੋਂ ਇਹੀ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤਾ। ਮੈਸਰਜ਼ ਸਰਦਾਰਾ ਸਿੰਘ-ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ, ਇਸ ਲਈ, ਉੱਪਰ ਦੱਸੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੈਸਰਜ਼ ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ-ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਸਵਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਝੱਲਣਗੀਆਂ।

**ਕੇ.ਐਸ.ਕੇ**

**ਡਿਸਕਲੇਮਰ-** ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ 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 ।

**ਮਨਦੀਪ ਸਿੰਘ (ਅਨੁਵਾਦਕ)**