

Jiwan Dass Roshan Lai Madan v. Karnail Singh and others
(S. S. Sandhwalia, C.J.)

ਦਾ ਗਠਨ ਪਿੰਡ ਕੌਸ਼ਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਵੱਖਰੀ ਪਛਾਣ ਦੇਣ ਲਈ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਂ III-A, III-B ਆਦਿ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਹੀ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿੰਡ ਕੌਸ਼ਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਗ੍ਰਾਮ ਸਭਾਵਾਂ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਅਫਸੋਸ ਹੈ। ਕਾਲਮ ਨੰਬਰ 2 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਪਿੰਡ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਲਮ ਨੰਬਰ 5 ਵਿੱਚ ਪੰਚਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਉਹੀ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਲਮ ਨੰਬਰ 2 ਵਿੱਚ ਪਿੰਡਾਂ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪਿੰਡ ਕੌਸ਼ਕ ਵਿੱਚ 7 ਗ੍ਰਾਮ ਸਭਾਵਾਂ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵਰਣਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਜਪਾਲ ਪਿੰਡ ਕੌਸ਼ਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਭਾ ਖੇਤਰ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਹਰੇਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਬਾਦੀ ਪੰਜ ਸੌ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਵੇ।

(7) ਹੋਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਗਈ।

(8) ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ/ਕਰਦੀ ਹਾਂ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹਾਂ। ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਰਡਰ ਨਹੀਂ।

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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ

ਐਸ.ਐਸ. ਸੰਧਾਵਾਲੀਆ ਸੀ.ਜੇ. ਅਤੇ ਜੀ.ਸੀ. ਮਿੱਤਲ ਜੇ.

ਜੀਵਨ ਦਾਸ ਰੋਸ਼ਨ ਲਾਲ ਮਦਾਨ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ।

ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਨੰ. 620 ਆਫ 1975।

ਅਕਤੂਬਰ 22, 1979।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)— ਧਾਰਾ 2(8), 110 ਬੀ ਅਤੇ 112— ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ

ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1940 — ਨਿਯਮ 4.60 — ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਨਿਯਮ 4.60 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣਾ— ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੁਰਘਟਨਾ— ਅਜਿਹੀ ਗੱਡੀ— ਚਾਹੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ — ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ— ਕੀ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਨਿਯਮ 4.60 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਲੈ

ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ। ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਵਿਪਰੀਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ - ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਾਂਗ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਕਲਪਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਧਾਰਨ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਜਵਾਬ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਦੂਰੋਂ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(ਪਾਰਾ 8 ਅਤੇ 9)

ਜੇ. ਐਸ ਚੱਠਾ ਪੀ. ਸੀ. ਐਸ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਪਟਿਆਲਾ ਦੇ FAO ਨੰਬਰ 291 ਵਿੱਚ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1975 ਦੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਪੱਟਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਲਾਜ਼ X ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮੁਕੱਦਮਾ), ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇਨਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਰਿਸਪੋਂਡੈਂਟ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਭਾਵ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼. ਜੀਵਨ ਦਾਸ ਰੋਸ਼ਨ ਲਾਲ ਮਦਾਨ, ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦਿਆਂ ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ 1 ਅਤੇ 2 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 19,200 ਰੁਪਏ।

ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ:- ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ। 1,00,000

ਐੱਸ ਸੀ. sC ਸਿਬਲ, ਵੀਐਡਵੋਕੇਟ ਨਰਿੰਦਰੀਗਸਿੰਘ, ਵੀਐਡਵੋਕੇਟ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਵੀਪੀ ਗਾਂਧੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਲਈ।

ਮਹਾਰਾਜ ਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ: 3 ਤੋਂ 8 ਲਈ।

ਐਮਐਸ ਰੱਕੜ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਐਸ. ਐਸ. ਸੰਧਾਵਾਲੀਆ, ਸੀ. ਜੇ

1.) ਭਾਵੇਂ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1940 ਦੇ ਨਿਯਮ 4.60 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ inja1g ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣਾ, ਫਿਰ ਵੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਿਕਾਰਯੋਗ ਕਠੋਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਨਾਲ, ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜੋ ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੋ ਜੁੜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਇਸ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

2. ਸਵਾਲ. ਕਾਨੂੰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕੁਝ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨੋਟਿਸ ਲਈ ਕਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਮਾਤਰ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਭਿਆਨਕ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਮੰਦਭਾਗਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਸੀ।

ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਹੰਸਾ ਸਿੰਘ, ਉਸਦੇ ਪਿਤਾ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੇਸ

Jiwan Dass Roshan Lai Madan v. Karnail Singh and others
(S. S. Sandhwalia, C.J.)

ਇਹ ਸੀ ਕਿ 15 ਫਰਵਰੀ, 1969 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮ 5.30 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਹਿਰੋ ਬੱਸ ਸਟਾਪ 'ਤੇ ਬੱਸ ਫੜਨ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। M/s ਜੀਵਨ ਦਾਸ ਰੋਸ਼ਨ ਲਾਈ ਮਦਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਟਰੱਕ ਨੰ: ਪੀ.ਐਨ.ਐਚ.-2351, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੱਥਰਾਂ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਸਵਾਰ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਸੀ. ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਕੱਚੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਹੈ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਉਸ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਨੇ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਦਸੇ ਸਬੰਧੀ ਥਾਣਾ ਸਦਰ ਵਿਖੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਖਿਲਾਫ ਵੀ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਉੱਤਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਦੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ, ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਪ੍ਰੀਤਮ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ, ਰੇਲਵੇ ਰੋਡ, ਨੰਗਲ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਪ੍ਰੋਪਰਾਈਟਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਆਮਦਨ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸੀ। ਸਿਰਫ 800। ਪਦਾਰਥਕ ਸਮੇਂ ਉਸਦੀ ਉਮਰ 23 ਜੇ ਸਾਲ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਡਾਕਟਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ (ਏ.ਡਬਲਯੂ. 6) ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਟਰੱਕ ਮਨੀਮਾਜਰਾ ਤੋਂ ਨੰਗਲ ਵੱਲ ਪੱਥਰ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੀ. ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਸੈਕਟਰ 17 ਦੇ ਨੇੜੇ, ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ, ਜੋ ਕਿ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਜਾਣਦਾ ਸੀ, ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕਰਕੇ ਲਿਫਟ ਮੰਗੀ ਅਤੇ ਜਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਚੋਲਗੀ 'ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਹ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਬੈਠ ਗਿਆ। ਸਾਹਮਣੇ ਸੀਟ 'ਤੇ. ਜਦੋਂ ਟਰੱਕ ਨੂੰ 20 ਮੀਲ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਸਹਿਰਾਂ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਨੇੜੇ ਇੱਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਅਚਾਨਕ ਟਰੱਕ ਦੇ ਅੱਗੇ ਪਲਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਟਾਲ-ਮਟੋਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਟਰੱਕ ਇੱਕ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਗੰਭੀਰ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਡਰਾਈਵਰ, ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ (AW 6) ਅਤੇ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ, ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਤਿੰਨਾਂ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਬੜੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਟਰੱਕ 'ਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ 'ਚ ਹਸਪਤਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਦਿਆਂ ਦੇਖਦਿਆਂ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੇ ਦਮ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਹੀ (ਰੁਖ) ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਵਾਧੂ ਬਚਾਅ ਦੇ ਨਾਲ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਯਾਤਰੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

4. ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ: -

1. ਕੀ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਕੀ ਅਸਰ ਹੋਇਆ?
2. ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਕਿਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ?
3. ਕੀ ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਕਲੇਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ?
4. ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ?

ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਜੋਂ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੰ: 2 ਅਤੇ 4 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕਿਸੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

5. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 3 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਮੁੱਦੇ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 4 'ਤੇ ਖੋਜਾਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਲਟਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਸਨ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿਰਫ 19,200। ਉਪਰੋਕਤ ਖੁਲਾਸੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਈ ਗਈ।

i

6. ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰਥ ਜਾਪਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਵੀ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਾਂਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੋਂ ਜੋ ਕੁਝ ਉਭਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਇੱਕ ਸਮਕਾਲੀ ਖੋਜ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ, ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ, ਮਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸਵਾਰ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ।

ਸਿੰਘ, ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ (AW 6) ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ। ਇਸ ਸਥਾਪਿਤ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦ 'ਤੇ, ਟਰੱਕ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਉਠਾਈ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ੁਲਮ ਭਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਤਰਕਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਜਾਂ ਬਰੀ ਵੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੁਲਜ਼, 1949 ਦੇ ਨਿਯਮ 4.60 ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਸਾਰੇ ਦੰਡ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਡਰਾਈਵਰ, ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਆਮ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਰਿਮੋਟ ਤੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

7. ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਨਿਯਮ 4.60 ਦੇ ਮੈਟ ਪ੍ਰਵਾਧਾਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ: ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: -

4.60 (1) ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਫੌਜਾਂ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਮਾਨ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਇੱਕ ਸੱਚੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਹੀ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੈਬ ਵਿੱਚ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ 380 ਮਿਲੀਮੀਟਰ (ਡਰਾਈਵਰ ਲਈ ਰਾਖਵੀਂ ਥਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸੀਟ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਬੈਠਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

Jiwan Dass Roshan Lai Madan v. Karnail Singh and others
(S. S. Sandhwalia, C.J.)

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸੰਖਿਆ ਵਾਹਨ ਦੇ ਫਰਸ਼ ਦੇ ਵਰਗ ਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰਫਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ .63 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 12।

(3) * * *
(4) ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸੰਖਿਆ ਵਾਹਨ ਦੇ ਫਰਸ਼ ਦੇ ਵਰਗ ਮੀਟਰ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰਫਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜੋ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ .63 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇ। 12 ਦਾ।

(5) ਇਸ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਪਰਮਿਟ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ।

(0)

ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਵੀ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ :-

“2(8) “ਮਾਲ ਵਾਹਨ” ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਕੱਲੇ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ”।

* * *

“112. ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਲਈ ਆਮ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ।—

ਜੇ ਕੋਈ ਵੀ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਉਪਬੰਧ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਤਿੰਨ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਰੂਲਜ਼, 1940 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਮੂਲ ਕਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੈਧ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ ਅਧਿਕਾਰਤ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਐਕਟ ਦਾ ਇੱਕ ਅਨਿੱਖੜਵਾਂ ਅੰਗ ਬਣ ਜਾਣਗੇ। ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. v. ਬਾਬੂ ਰਾਮ ਉਪਾਧਿਆ, (1)। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਿਯਮ 4.60 ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 112 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਰੀਡਿੰਗ ਇਸ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ

(1) ਏਆਈਆਰ 1961 ਐਸਸੀ 751.

ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਵਜੋਂ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ। ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 132 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਸੀ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਤੋਂ ਨੀਵੀਂ ਕੋਈ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਅਧੀਨ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ।

8. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਹੁਣ ਤੱਕ ਵਾਪਸ ਮੁੜ-ਰਿਵਰਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਮਾਲ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮ 4.60 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਜੁਰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਐਕਟ. ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀ-ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਸਵਾਰੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ, ਉਸਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ।

9. ਪ੍ਰੀਤਮ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਾਧ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕੋਰਸ ਵਾਂਗ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਕਲਪਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਰਿਮੋਟ ਅਚਨਚੇਤੀ ਦੀ ਬਜਾਏ ਦਲੀਲ ਦੀ ਖਾਤਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਸਿਰਫ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕਮਾਂਡ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਸਧਾਰਨ ਸਿਧਾਂਤ ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਜਵਾਬ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਦੂਰੋਂ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

10. ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵੀ ਘਾਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। (2) ਵਿੱਚ, ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ

2.) 1946 (1)। ਆਲ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 202.

ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵੈਨ ਨੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਿਆਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਨਿਰੀਖਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਵਿਵਹਾਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸਨ: -

"ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਹੈ, ਉਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇੱਕ ਆਦਮੀ ਜਿਸ ਲਈ, ਉਸਦੀ ਹਦਾਇਤ ਦੇ ਉਲਟ। ਉਸ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਵੈਨ 'ਤੇ ਲਿਫਟ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਟਵਿਨ, *vis-a-vis*- beans, ਵੈਨ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧੀ ਹੀ ਰਿਹਾ, ਜੋ ਕਿ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਥੇ ਆਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਬੀਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਟਵਿਨ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਸੀ, ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਸੀ? ਵੈਨ ਦੀ ਸਹੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ।"

Jiwan Dass Roshan Lai Madan v. Karnail Singh and others
(S. S. Sandhawalia, C.J.)

ਕੋਠਵੇ ਬਨਾਮ ਜਾਰਜ ਵਿੰਪੀ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਿਟਿਡ, (3) ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਢੋਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਖੁੱਲੀ ਲਾਰੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਨਾ ਕਿ ਮਰਦਾਂ ਨੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਲਿਫਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਜੋ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਮਾਲਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਐਸਕੁਇਥ, ਐਲਜੇ ਨੇ - ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੰਪਾਦਨ ਕੀਤਾ: -

“ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿਣ ਲਈ, ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਆਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣਾ ਸਿਰਫ ਉਸ ਵਰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਗਲਤ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਸੀ। ਇੱਕ ਕਲਾਸ ਦੇ ਇੱਕ ਕੰਮ ਦਾ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਇਹ ਐਕਟ ਉਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਟਵਿਨ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਐਕਟ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਕੇਸਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੈ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇੱਥੇ ਇੱਕ ਕਨੂੰਨ ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜੁਰਮ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ

3.) 1951 (1) ਆਲ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਸ 363.

ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕ। ਮੈਸੂਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਫਿਰ ਹੈ — ਮੋਇਦੀਨਸਾਬ ਗਫਰਸਾਬ ਕੁੰਦਗੋਲ ਬਨਾਮ ਰੋਹੀਦੁਸ ਹਰੀ ਕਿੰਡਲਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (4) ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ।

11. ਸਿਧਾਂਤ ਅਤੇ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਬਹੁਤ ਹੀ ਬਾਹਰੀ ਸੈੱਟ 'ਤੇ ਪੁੱਛੇ ਗਏ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਘਿਨਾਉਣੀ ਹਰਕਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ।

12. ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹੀ 1975 ਦੇ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਨੰ. u20 ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਦੇ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਕਰਨੈਲ ਸਿੰਘ ਡਰਾਈਵਰ - ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸਾਡੇ ਵੱਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਦਾ।

13. 1976 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 28 ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮਹਾਰਾਜ ਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ ਸਿੱਖੀ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਵਿਚਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਨਾਮ ਦੀ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਗੱਲ 'ਤੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਫਲ ਹੋਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਹੁਣ ਨਿਪਟ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ -

ਐਡ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੋਣ। ਇਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀਂ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸੋਧਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਿਆਜ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ ਜਿਸ ਦਿਨ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

14. ਦੋਵਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਧਿਰਾਂ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨਗੀਆਂ।

ਜੀ.ਸੀ. ਮਿੱਤਲ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਜੇ. ਕੇ. ਐਸ

4.) 1973 ACJ 424.

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, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ