

ਕੰਵਲਜੀਤ ਸਿੰਘ ਆਹਲੂਵਾਲੀਆ ਜੇ.

ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ

ਅਤੇ ਹੋਰ, — ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1989 ਦਾ CWP ਨੰ. 10565

15 ਸਤੰਬਰ, 2010

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950—ਆਰਟ.226—ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ—ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿਚ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ—ਐਮਏਸੀਟੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ—ਐਮਸੀ ਨੇ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ-ਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ-ਗੱਖਿਆ ਗਿਆ, ਕੋਈ-ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਖੁਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਰਿਕਵਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ-ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਚੌਕਸੀ ਨਾਲ ਫੜਨਾ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਨ ਵੇਲੇ ਉਹ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ-ਜਵਾਬਦਾਰ ਵੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ-ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਰਿਕਵਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, 2009 (3) ਐਸਸੀਟੀ 137 ਵਿੱਚ, ਸਾਲ 2002 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਅਗਸਤ 1983 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੋਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ

ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ।
(ਪਾਰਾ 14 ਅਤੇ 15)

KULWANTSINGH v. MUNICIPAL CORPORATION, 671
(AMRI TSAR AND OTHERS
(Kunwaljit Singh Ahluwalia, J.)

ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਖੁਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਰਿਕਵਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨੇ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਜਵਾਬਦਾਤਾ-ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ੱਕ ਦਾ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਨਮਾਨਯੋਗ ਬਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ 'ਸ਼ੱਕ ਦਾ ਲਾਭ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬਰੀ ਹੋਣਾ ਮਾਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਪਰਾ 17)

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਵਨੀਤਾ ਸਪਰਾ ਨੇ ਕੀਤੀ।

ਸੰਦੀਪ ਖੁੰਗਕਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਾਇਓ ਲਈ। ਆਈ.

ਜੇ ਐਸ ਪੁਰੀ, ਵਧੀਕ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਲਈ।

ਕੰਵਤਜੀਤ ਸਿੰਘ ਆਹਲੂਵਾਲੀਆ, ਜੇ.

(1) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਡਿਪੂ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ, ਸਾਲ 1975 ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਵਿੱਚ ਡੈਪੂਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਪੰਜਾਬ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੀਆਂ ਸਟੇਟ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਵਿੱਚ ਲੀਨ ਸੀ।

(2) 18 ਅਗਸਤ, 1983 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਵਾਈ.ਈ.-5506 ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਕਰਤਾਰ ਸਿੰਘ ਨਾਂ ਦਾ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿਚ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਡੀ.ਸੀ.ਕੇਸਡ-ਕਰਤਾਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ- 16 ਜਨਵਰੀ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ। 1987.

ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਦਾਅਵਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਸਲ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ 12 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇ ਨਾਲ 36.000। ਇੰਮਪਲਾਇਰ ਸਮੇਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੇ ਰੁ. 51,120 ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਧੀ ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਇਕਲੌਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸ ਹਨ-ਕਰਤਾਰ ਸਿੰਘ, ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ। 'ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਡੈਪੂਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸੀ, ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 12 ਮਈ, 1989 ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਉਂ ਨਾ ਇਹ ਰਕਮ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਤੋਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। 500 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਾਇਰ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਇਹ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੇ 13 ਜੁਲਾਈ, 1989 ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਰਡਰ (ਅਨੁਲੱਗ P-4) ਪਾਸ ਕੀਤਾ। ਰਿਕਵਰੀ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਤੋਂ 500 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਅਪ੍ਰਗਟਡ ਆਰਡਰ (ਅਨੁਲੱਗ P-4) ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਗਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਰਡਰ (ਅਨੁਲੱਗ P-4) ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਅਰਦਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮ (ਅਨੁਲੱਗ P-4) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ,

(3) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਨੀਤਾ ਸਪਰਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰ ਦੇ ਵਿਹਾਰ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਟਾਇਲ ਕੀਤੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਸੱਚਮੁੱਚ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਖੁਦ ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਯਕੀਨ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ, ਫਿਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ 500 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ

KULWANTSINGH v. MUNICIPAL CORPORATION, 673
(AMRI TSAR AND OTHERS
(Kunwaljit Singh Ahluwalia, J.)

ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ FAO ਨੰਬਰ 402 ਆਫ 1987 ਵਾਲੀ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਅਪੀਲ ਦੇ ਆਧਾਰ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਨਾਲ ਅਨੁਲੱਗ P-6 ਵਜੋਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦੇ ਆਧਾਰਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਬੱਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਵਧੀਕ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ (ਅਨੁਲੱਗ P-7) 'ਤੇ ਹੋਰ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 304-ਏ ਆਈ. ਪੀ. ਸੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(4) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ 16 ਜਨਵਰੀ, 1987 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ (ਅਨੁਲੱਗ ਪੀ-1) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ:

“11 ਮੈਨੂੰ ਫਾਈਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹਾਲਾਤ ਮਿਲੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਤਾਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਦਾ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ. ਜੇ. ਈ.-5506 ਟੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ।

(5) ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਜਾਂਚ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਖੁਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਵਾਪਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਪ੍ਰਗਟਡ ਆਰਡਰ (ਅਨੁਲੱਗ ਪੀ-4), ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

(6) ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਧਿਰਾਂ ਲਈ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਭਰ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(7) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 'ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ' ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਾਇਆ ਸੀ। .

0) 2009(3) SCT 137

ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ, ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ ਅਤੇ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

“ਨਹੀਂ। 14/148/2001-1FE1/2601

ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਤ ਵਿਭਾਗ

(ਵਿੱਤੀ ਖਰਚ-1 ਸ਼ਾਖਾ)

ਮਿਤੀ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, 21 ਮਾਰਚ, 2002

ਸਾਰੇ ਵਿਭਾਗਾਂ ਦੇ ਮੁਖੀ,

ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ,

ਰਜਿਸਟਰਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਤੇ ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ।

ਵਿਸ਼ਾ: ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅੱਧੇ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ
ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ।

ਸਰ,

ਮੈਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਬੰਧਤ ਡਰਾਈਵਰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(Sd.)। . .

ਅੰਡਰ ਸੈਕਟਰੀ ਵਿੱਤ (ਸੀ)।

(8) ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, 'ਡਿਪੂ ਮੈਨੇਜਰ, ਏ.ਪੀ.ਐੱਸ.ਆਰ.ਟੀ. ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਐੱਨ. ਰਾਮੂਈਊ ਅਤੇ ਹੋਰ (2)' 'ਤੇ ਹੋਰ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 8(v) ਤੋਂ ਕਰਮਚਾਰੀ (ਸੀ.ਸੀ.ਏ.) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, 1967 ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ

(2) (1997)1.1 S.C.C. 319

(3) 2005 (2) S.C.T. 710

ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਕ ਹੋਰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ 'ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ' (3) ਵਿਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਸਿਵਲ ਸੇਵਾ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਵਸੂਲੀ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ।

(2) (1997)1.1 S.C.C. 319
(3) 2005 (2) S.C.T. 710

ਮਾਮੂਲੀ ਸਜ਼ਾ ਲਈ. ਇਸ ਲਈ, ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸ਼ੋਅ-ca ਵਰਤੋਂ-ਬਰਫ ਦੀ ਨਹੀਂ। ਇਲਜ਼ਮਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮਾਲਕ ਦਿਖਾਓ-ਕਾਰਨ-ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਵਾਬ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ **ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ** ਬਨਾਮ **ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅੰਤਮ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ

"6. / ਮੈਂ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ/ਕਰਦੀ ਹਾਂ (ਜਵਾਬ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਧੱਕੜ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀ ਖੋਜ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹੀ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੇਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਉਹ ਗਲਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤ ਮਾਮੂਲੀ ਜ਼ਰਮਾਨਾ ਦੇਣ ਦੀ ਵਿਧੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਸਥਾਰਤ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।' ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਸੰਸਕਰਣ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਹਰ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। (ਉਸ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।

(9) '**ਸਾਨਵਣ ਸਿੰਘ** ਬਨਾਮ **ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ** (4) ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਮਾਲਕ ਦਾ ਇਹ ਇਕਸਾਰ ਸਟੈਂਡ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਲੇਟੀਕਰ-ਆਨ ਵਸੂਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਸੀਹੀਲ ਦੀ ਕੋਈ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਰਕਮ। **ਸੰਵਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਇਲੀ ਤਰਕ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਭਾਗੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਸੁਣਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਜਿਹੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਤੋਂ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। **ਸਨਵਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ:

"16. ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਦੇ ਹੋਏ। ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ

ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

22. ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-13 ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਸਐਸਪੀ, ਜਲੰਧਰ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ 'ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੈੱਡ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਕੁਲਦੀਪ ਸਿੰਘ ਨੰ. 720/ਖੰਨਾ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। "ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਪੱਖ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਘਟਨਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਕਾਬੂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਨਿੰਦਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਹੈੱਡ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਕੁਲਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਆਧਾਰ ਅਨੁਸੂਚੀ P-13 ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸਟੈਂਡ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਹ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਆਮ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ ਵਾਂਗ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰੇ।
23. ਕੇਸ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਿਰਫ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੀ ਹਨ। ਇਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਡਰਾਈਵਰ ਸਰਕਾਰੀ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਧਿਰਾਂ ਦਾ ਪੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਬਿਨਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਕਾਹਲੀ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾ ਕੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮਾਲਕ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਹੋਵੇ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ, ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ ਮੁਨਾਸਬ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਵਾਬਦਾਤਾ-ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-

ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। "

(10) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਕ ਹੋਰ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਨੇ 'ਅਮਰ ਨਾਥ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ' (5) ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਉਣ ਦੌਰਾਨ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ 'ਤੇ ਰਾਜ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(11) ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 'ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਘ ਸ਼ਿਰਕੇ (6)' ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਸਵੰਤ 'ਚ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਹੋਰ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ (7)। ਪਰ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਨਿਰਣੇ ਵਿਚ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਤਰਕ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ, ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਵਿਕਾਰਯੋਗ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਕਾਰੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਦੋ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਹਿ-ਮੌਜੂਦ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲਾ, ਦੋਸ਼ੀ ਅਤੇ ਗਲਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮਾਲਕ-ਨੌਕਰ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਕਿ ਗਲਤ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੌਕਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, 'ਰਾਜਸਥਾਨ ਬਨਾਮ ਵਿਧਿਆਵਤੀ' (8) ' ਤੇ ਹੋਰ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ।

(12) 'ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਘ ਸ਼ਿਰਕੇ' (ਸੁਪਰਾ) ਵਿਅੰਗਮਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲਕ-ਨੌਕਰ ਦੇ ਸਬੰਧਾਂ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਨਿਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਬਿਹਤਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮਤਾ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ. ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ:

"9. ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਉਚਾਈ ਨੂੰ ਛੂਹਿਆ ਹੈ। ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਤਜੱਦਦ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, (5)

2001 (2) SCT 521

C

(6) 1995 (5) SCC 659

(7) 2004 (I)SCT 612

(8) ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਸਸੀ 933

ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਗਲਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਦੇਰ ਨਾਲ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਆਇਕ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਸੂਰ ਕਿਸੇ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦੀ ਵਿਨਾਸ਼ਕਾਰੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਰਵੱਈਆ ਵੀ ਇਹੀ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਭੁੱਲ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸੂਝਵਾਨ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੀ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲਕ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਖੁਦ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਸਦੇ ਨੌਕਰ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ”

(13) ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੇ ਮਾਸਟਰ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਦੇ ਸਬੰਧਾਂ ਬਾਰੇ ਆਪਣੀ ਕਿਤਾਬ ਲਾਅ ਆਫ ਟੌਰਟਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਹਾ ਸੀ ਉਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਹੈਲਸਬਰੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਚਰਚਾ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

ਲੰਡਨ ਕਾਉਂਟੀ ਕਾਉਂਸਿਲ ਬਨਾਮ ਕੈਟਰਮੇਲਸ (ਗੈਰੇਜ) ਲਿਮਿਟਡ (1953) 2 ਆਲ ਈਆਰ 582 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਗੈਰੇਜ ਹੌਡ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਧੱਕਾ ਦੇ ਕੇ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਦੇਣ ਲਈ, ਉਹ ਸੀ। ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਕਾਬਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਸ ਕੋਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਸੀ। ਉਹ ਇੱਕ ਸਟੇਸ਼ਨਰੀ ਵੈਨ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਿਆ, ਇੰਜਣ ਚਾਲੂ ਕੀਤਾ, ਵੈਨ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਚਲਾ ਗਿਆ, ਹਾਈਵੇ 'ਤੇ ਉਹ ਮੁਦਈ ਦੀ ਵੈਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ। ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਜੀਵਨ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸੁਤੰਤਰ ਖੇਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸਮੇਂ ਤੇ ਉਹ ਉਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮਾਲਕ ਜੋ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਜਦੋਂ ਨੌਕਰ ਦਾ ਕੰਮ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਸਿਰਫ ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ

ਕਰਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਕੰਮ ਖੁਦ ਉਹ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਮਨ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ. ਕੁਝ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਉਹਨਾਂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸਨੇ ਸੇਵਕ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

12. *Ilkiw* ਬਨਾਮ *ਸੈਮੁਅਲਜ਼* (1963) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ 2 ਸਾਰੇ *ER* 879 'ਤੇ p. 998.

'ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਵੇਨਸ, ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ/ਵੇਖੋ। ਸਿਰਫ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਹੀ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਸੀ, ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੋਣਾ। ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਖੁਦ ਕੰਟਰੋਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬੈਠਾ ਸੀ, ਉਹ ਲਾਰੀ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਰਿਹਾ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਵਜੋਂ ਇੰਚਾਰਜ ਰਿਹਾ। ਉਸਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1 ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਹਨ, ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਤੋਂ ਬਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੇਕਰ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ 'ਫਰੋਲਿਕ' ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਥੇ, ਸਾਰਾ ਸਮਾਂ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।'

ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਪੀ. 1005:

If ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਕੋਟਸ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ (ਰਿਕੋਟਸ ਬਨਾਮ ਥਾਮਸ ਟਿਲਿੰਗ ਲਿਮਟਿਡ (1915) 1 KB 644), ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮਾਲਕ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਫਰਜ਼ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਦੌਰਾਨ ਇਸਨੂੰ ਵਾਜਬ ਦੇਖਭਾਲ ਨਾਲ

ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ; ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ 'ਤੇ ਇਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਨਾਹੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਹ ਉਸ ਢੰਗ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਨੌਕਰ ਡਿਊਟੀ ਨਿਭਾਏਗਾ। ਇਹ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਚਰਣ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।'

ਇੱਕ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿ ਜਿਸ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਕੋਲ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਹ ਪੀ. 1006:

'ਉਸ ਨੇ ਜਿਸ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਉਹ ਸੀ. ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਉਪਯੁਕਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਗੰਭੀਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਨਾਹੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਸ ਮਨਾਹੀ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵੇਨਸ ਦੇ ਆਚਰਣ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ।'

ਇਹ ਦੱਸਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਨੌਕਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਅਜਨਬੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰੀ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਉਸ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪਰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕੁਤਾਹੀ, ਅਣਗਹਿਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ.

13. ਸਟੈਵਲੇ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਕੈਮੀਕਲ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜੋਨਸ (ਜੇ 956) 1 ਆਲ

ਈਆਰ 403 ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ "ਕਿ ਮਿਆਰ ਵੱਖਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿ ਕੀ ਕਾਮਿਆਂ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਕੀਤੀ ਭੁੱਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

KULWANTSINGH v. MUNICIPAL CORPORATION, 685
(AMRI TSAR AND OTHERS
(Kunwaljit Singh Ahluwalia, J.)

14. ਪੁਸ਼ਪਾਬਾਈ ਪੁਰਸ਼ੋਤਮ ਉਦੇਸ਼ੀ ਬਨਾਮ ਰਣਜੀਤ ਗਿਨਿੰਗ ਐਂਡ ਪ੍ਰੋਸਿੰਗ ਕੰਪਨੀ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟਿਡ (1977) 2 ਐਸਸੀਸੀ 745 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ: (ਐਸਸੀਸੀ ਪੀਪੀ. 756-57, ਪੈਰਾ 14)

'...ਅਸੀਂ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਹਾਲ ਹੀ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝੇ ਜਾਂਦੇ 'ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ' ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਸੀਤਾਰਾਮ ਮੋਤੀਲਾਲ ਕਲਾਲ ਬਨਾਮ ਸੰਤਨੁਪ੍ਰਸਾਦ ਜੈਸ਼ੰਕਰ ਭੱਟ AIR 1966 SC 1967 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ Ormrod ਬਨਾਮ Crosville Motor Services Ltd. (1953) 2 All ER 753 ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਡੇਨਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਮਾਲਕ ਹੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜੇ ਉਹ ਡਰਾਈਵਰ ਉਸ ਦਾ ਨੌਕਰ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਦੋਂ ਵੀ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ, ਮਾਲਕ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਧਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਯੰਗ ਬਨਾਮ ਐਡਵਰਡ ਬਾਕਸ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ (1951) 1 ਟੀਐਲਆਰ 789 ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਡੇਨਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ, ਜਿਸਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵ ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਨੌਕਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਜਵਾਬ ਹਾਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੌਕਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਭਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਲਮੰਡਜ਼ ਲਾਅ ਆਫ ਟੋਰਟਸ, 15 ਵੀਂ ਐਡ., ਪੀ. 606, ਕ੍ਰਾਊਨ ਪ੍ਰੋਸੀਡਿੰਗਜ਼ ਐਕਟ, 1947 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜੋਨਸ ਅਤੇ ਆਈਸੀਆਈਐਲਟੀਡੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਟੈਵਲੇ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਕੈਮੀਕਲ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਵਿੱਚ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ। ਬਨਾਮ ਸ਼ੈਟਵੈਲ (1964) 2 ਆਲ ER 999।'

ਪੁਸ਼ਪਾਬਾਈ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪੁਰਸ਼ੋਤਮ ਉਦੇਸ਼ੀ ਇੱਕ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਰ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਪੁਰਸ਼ੋਤਮ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਪੁਰਸ਼ੋਤਮ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ

ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪੁਰਸ਼ੋਤਮ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਨਾ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਹਾਲ ਹੀ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਉਹਨਾਂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝੇ ਜਾਂਦੇ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਕੰਪਨੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।

15. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੀਤਾਰਾਮ ਮੋਤੀਲਾਲ ਕਲਾਲ ਬਨਾਮ ਸੰਤਨੁਪ੍ਰਸਾਦ ਜੈਸ਼ੰਕਰ ਭੱਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਟੈਕਸੀ ਵਜੋਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਏ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ। ਬੀ ਟੈਕਸੀ ਦੀ ਸਫਾਈ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਉਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਸੀ ਜਾਂ A. A ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ B ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ B ਨੂੰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। B ਟੈਸਟ ਲੈਣ ਦੌਰਾਨ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ, A" ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ, ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਬੂਤ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੇ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੇ B ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਟੈਕਸੀ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਟੈਕਸੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੁੱਬਾ ਰਾਓ, ਜੇ, (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਦੋਂ ਸੀ) ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ A ਨੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਸਖਤੀ ਨਾਲ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇ ਕੇ ਪੁਸ਼ਪਾਬਾਈ ਕੇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ "ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਦੇ ਉੱਚ ਅਹੁਦੇ" 'ਤੇ ਬਿਰਾਜਮਾਨ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਦੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 3-

ਦੀ

ਡਰਾਈਵਰ - ਇੱਕ IV ਜਮਾਤ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ ਕਿ ਕੇਸ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਅਸਤ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਅਸਲ ਜ਼ੋਰ ਉਹਨਾਂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਰੁਝਾਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਝੇ ਜਾਂਦੇ "ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ" ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

16. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 (ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 146) ਦੀ ਧਾਰਾ 94 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਧਿਆਇ VIII ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਲਾਗੂ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 146 ਦੀ ਧਾਰਾ 94 [ਉਪ-ਧਾਰਾ (2)] ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਉਪਬੰਧ ਕੇਂਦਰ ਜਾਂ ਫਾਲਤੂ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦੇਸ਼. ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਧਾਰਾ 94 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੋਵੇ। ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146 ਇਹ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਜੇ ਤੱਕ ਕੇਂਦਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 94 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਲੈਣ ਲਈ ਪੁਰਾਣੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਸਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 94 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ

ਵਧੇਰੇ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੋ, ਇਹ ਖੋਜ ਦਰਜ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਦੇ

ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਨੂੰ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵੀ ਵਧ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਪਰਿਵਾਰ ਰੋਟੀ-ਰੋਜ਼ੀ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਰਹਿ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਆਂ-ਸ਼ਾਸਤਰ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਪਹੁੰਚ ਵੱਲ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਧਦੇ ਹਾਈਵੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਕਾਰਨ। "

(14) 'ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਘ ਸ਼ਿਰਕੇ' (ਸੁਪਰ) ਤੋਂ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਤੱਥਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੀਪ ਨੂੰ ਦਫਤਰ ਦਾ ਇੱਕ ਕਲਰਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਨਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲੋਂ ਜੀਪ ਦੀਆਂ ਚਾਬੀਆਂ ਖੋਹ ਲਈਆਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਜ ਦੇ ਇਸ ਕੇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਕਲਰਕ ਨੇ ਜੀਪ ਚਾਲਕ ਤੋਂ ਚਾਬੀਆਂ ਖੋਹ ਲਈਆਂ ਸਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਲਰਕ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਜੀਪ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਜੀਪ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ **ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ** ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ * (ਸੁਪਰ) ਅਤੇ **ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਾਰਮਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ '**ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਘ ਸ਼ਿਰਕੇ**' 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। (ਸੁਪਰ), ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ **ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਸਾਲ 2002 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਕਾਰਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਅਗਸਤ 1983 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੋਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, **ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। '**ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ** ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ' (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਿਰਫ ਇਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਦਾ ਕੰਮ ਨਾ ਤਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ।

ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਦੋਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹਰ ਇੱਕ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਰਾਜ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, 'ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਸਿਵਲ ਸਪਲਾਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਿਕੰਦਰ ਸਿੰਘ (9) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ', ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਰਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:

"21. ਹੁਣ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਰਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ ਬਨਾਮ ਜੇ. ਅਹਿਮਦ (1979) 2 SCC 286 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ: (SCC p. 293, ਪੈਰਾ II)

'ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਟ੍ਰਾਡਜ਼ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਚਲਦਾ ਹੈ:

'ਦੁਰਾਚਾਰ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਮਾੜੇ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਦੁਰਾਚਾਰ;
ਲਾਪਰਵਾਹੀ, ਨਿਰਣੇ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ, ਜਾਂ ਨਿਰਦੋਸ਼ ਗਲਤੀ,
ਅਜਿਹੇ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦਾ ਗਠਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।'

ਉਦਯੋਗਿਕ ਨਿਆਂ-ਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਦੂਜਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਆਦਤ ਜਾਂ ਘੋਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਤਕਲਮਚਨਰੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ਾਂਤੀ ਪਟਨਾਇਰ ਏਆਈਆਰ 1966 ਐਸਸੀ 1051 ਵਿੱਚ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਥਾਈ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਅਸੰਤੁਸ਼ਟੀਜਨਕ ਕੰਮ ਨੂੰ ਗਲਤ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੰਮ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ. ਐੱਸ ਗੋਵਿੰਦਾ ਮੈਨਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਏਆਈਆਰ 1967 SC 1274 ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ ਨੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਅਰਧ-ਨਿਆਇਕ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ

ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਦਾ ਗਠਨ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਭੁੱਲ ਜਾਂ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਗਲਤੀ ਦਾ ਇੱਕ ਵੀ ਕੰਮ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ

(1) 2006(3)SCC 736

const ifnate ਦੁਰਾਚਾਰ ਹਾਲਾਂਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਗੰਭੀਰ ਜਾਂ ਘਿਨਾਉਣੇ ਨਤੀਜੇ ਭੁਗਤਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹੀ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ PH ਕਲਿਆਣੀ ਬਨਾਮ ਏਅਰ ਫਰਾਂਸ, ਕਲਕੱਤਾ ਏਆਈਆਰ 1963 SC 1756, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦੋ ਗਲਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡ-ਸ਼ੀਟ ਅਤੇ ਬੈਲੇਂਸ ਚਾਰਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਅਤੇ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਗੰਭੀਰ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੂੰ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨਾ ਔਖਾ ਹੈ (ਸਰਕਾਰੀ ਦਫਤਰ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਜਾਂ ਉੱਚਤਮ ਮਿਆਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰੇਗੀ। ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੁਤਾਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾ ਕਰਤੱਵ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਤੀਜੇ ਅਜਿਹੇ ਨਾ ਹੋਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾ ਪੂਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨੁਕਸਾਨ ਇੰਨਾ ਭਾਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਡਿਗਰੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੀ ਘੋਰਤਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਕਸਰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੁਸ਼ਟਤਾ ਜਾਂ ਮਰਦ ਹਿੰਸਾ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ”

(15) ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਇਹ ਠਹਿਰਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, **ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ** (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ

KULWANTSINGH v. MUNICIPAL CORPORATION, 691
(AMRI TSAR AND OTHERS
(Kunwaljit Singh Ahluwalia, J.)

'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(16) ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ-ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨੇ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਵੀ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ 1987 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰ. 402 ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਆਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਇਸ ਉੱਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ:

1. ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਕ ਐਡਲ. ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਫਾਈਲ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।
2. ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 3 ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਪੁਖਤਾ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਸ੍ਰੀ ਰਾਜਵੰਤ ਸਿੰਘ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਨ; ਅਤੇ ਜਖਮੀਆਂ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ। ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁੰਦਨ ਸਿੰਘ ਪੁੱਤਰ ਕਰਨ ਤਾਰ ਸਿੰਘ ਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਾਰ ਤਾਰ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਬੱਸ ਰਾਹੀਂ ਕਾਫੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਘਸੀਟਿਆ ਗਿਆ। ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਿੱਚਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਚਿਹਰੇ, ਬਾਹਾਂ, ਲੱਤਾਂ 'ਤੇ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਪਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਿਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਦੋ ਸੱਟਾਂ ਹੀ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਿਸੇ ਸਖਤ ਸੜ੍ਹਾ 'ਤੇ ਸੱਟ ਮਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਐਡਲ. ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸਤਰਾਸਾ ਪੱਖ ਵੱਲੋਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ੍ਰੀ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 304-ਏ ਆਈ.ਪੀ.ਸੀ. ਤਹਿਤ ਦੋਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। C0 Py ° f th?

ਅਪੀਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਕੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। "

(17) ਇੱਕ ਵਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਖੁਦ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਰਿਕਵਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨੇ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਫੌਜਦਾਰੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ

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।

ਡੋਲਮਿਨ