

ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਹਤ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਦਵਤਾ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੀ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਨੇ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੁਕਮ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕਿ ਕੀ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਹੋਈ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਬਾਅਦ ਦਾ ਹੁਕਮ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਤਾ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਨੇ ਮੁਲਜ਼ਮਾਂ ਨੂੰ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣ ਦਾ ਵਿਸ਼ਵੀਕੋਣ ਅਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਦਾ ਹੁਕਮ ਬਰਕਰਾਰ ਹੈ।

(9) ਜੋ ਕੁਝ ਉੱਪਰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਐਨ.ਕੇ.ਐਸ

ਪੀਸੀ ਜੈਨ, ਸੀਜੇ ਅਤੇ ਆਈਐਸ ਟਿਵਾਣਾ, ਜੇ.

ਦਸਮੇਸ਼ ਬੱਸ ਸੇਵਾ (REGD.), ਰਾਏਕੋਟ, ਅਪੀਲੈਟ।

ਬਨਾਮ

ਜਗੀਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

ਲੈਟਰਸ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਨੰ. 760 ਆਫ 1983

11 ਦਸੰਬਰ 1985

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)— ਧਾਰਾ 110-ਏ— ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ (1923 ਦਾ VIII) ਐਕਟ (1976 ਦਾ LXV) ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ —ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਤੇ 22— ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ (1908 ਦਾ V)— ਆਰਡਰ 23, ਨਿਯਮ 1 —ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਰੂਲਜ਼, 1964— ਨਿਯਮ 20— ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ — ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਾਪਸ ਲਏ ਜਾਣ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਖਾਰਜ ਹੋ ਗਈ—ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇਕ ਹੋਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਐਕਟ—ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ—ਕੀ ਸਾਂਭਣਯੋਗ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ, 1908 ਦੇ ਆਰਡਰ 23, ਨਿਯਮ 1 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਵੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੇ ਉੱਤੇ

ਦਸਮੇਸ਼ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਰਜਿ.), ਰਾਏਕੋਟ ਬਨਾਮ ਜਗੀਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ
(ਆਈ. ਐੱਸ. ਟਿਵਾਣਾ, ਜੇ.)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਇੱਕੋ ਕਾਰਨ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ਼ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਣਾ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਤੋਂ

ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1923। ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਤੋਂ ਇਹ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ 'ਹੈ' ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ 'ਹੈਡ' ਦੇ ਬਦਲ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ, ਭਾਵ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਜੀ ਅਰਜ਼ੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਹੈ।

(ਪਰਾ ੪)

'ਜਗੀਰ ਕੌਰ ਆਦਿ' ਸਿਰਲੇਖ ' ਤੇ 1979 ਦੇ FAO ਨੰ. 320 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ 29 ਜੁਲਾਈ, 1983 ਦੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐੱਸ.ਐੱਸ. ਸੋਢੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਲੈਟਰ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ X ਅਧੀਨ ਲੈਟਰ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ। ਬਨਾਮ ਦਸਮੇਸ਼ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਆਦਿ।'

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਆਰ.ਪੀ ਬਾਲੀ .

ਮਹਾਰਾਜ ਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ 1 ਤੋਂ 5 ਲਈ।

ਆਰ.ਐਮ ਸੂਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6 ਲਈ।

ਜੇਕਰ

ਨਿਰਣਾ

ਆਈ.ਐਸ ਟਿਵਾਣਾ, ਜੇ.

(1) ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਢਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੁੱਝ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1923 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਕਟ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ, ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਉਸੇ ਕਾਰਨ 'ਤੇ' ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤੱਥ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ।

(2) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਜੀਤ ਸਿੰਘ, ਆਪਣੀ ਬੱਸ PUM 7105 ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ 15 ਦਸੰਬਰ, 1975 ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦੋ ਦਿਨ ਬਾਅਦ, ਭਾਵ 17 ਦਸੰਬਰ, 1975 ਨੂੰ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਉਸਦੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਬੱਚੇ। ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਪਰ 15 ਦਸੰਬਰ, 1976 ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਕਾਪੀ, ਐਗਜ਼ੀਬਿਟ ਆਰ. 15, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਮੌਜੂਦਾ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 21 ਮਾਰਚ, 1977 ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ।

ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਯੋਗਤਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਾਅ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਹੈ, ਹੁਣ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਉਸੇ ਕਾਰਨ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ, ਭਾਵ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। •

(3) ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਵਕੀਲ ਦੋ ਨੁਕਤਿਆਂ ਦੀ ਤਾਕੀਦ ਕਰਦਾ ਹੈ:

- (i) ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਰੁਲਜ਼, 1964 ਦੇ ਨਿਯਮ 20 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਆਰਡਰ 23, ਨਿਯਮ 1 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਉਸੇ ਕਾਰਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ, ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੇ।
- (ii) ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਾਅ ਦਾ

ਲਾਭ ਲੈਣ ਲਈ ਚੁਣੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਹੁਣ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(5) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ।

(4) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਆਰਡਰ 23, ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦੇ ਨਿਯਮ 1 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਕਿਸੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਕਤ ਐਕਟ, ਭਾਵ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਉਸੇ ਕਾਰਨ 'ਤੇ ਨਵੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ, ਪਰ ਇਹ ਨਿਯਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਐਕਟ, ਭਾਵ, ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੇਸ਼ੱਕ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੋਹਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦੁੱਗਣਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-AA ਦਾ ਵਾਕੰਸ਼ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: -

“110-ਏ.ਏ. ਕੁਝ ਖਾਸ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਕਲਪ।—

ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1923 (1923 ਦਾ 8) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ,
ਜਿੱਥੇ ਮੌਤ

ਦਸਮੇਸ਼ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਰਜਿ.), ਰਾਏਕੋਟ ਬਨਾਮ ਜਗੀਰ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ
(ਆਈ. ਐੱਸ. ਟਿਵਾਣਾ, ਜੇ.)

ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 1928 (1923 ਦਾ 8) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ, ਚੈਪਟਰ VII-A ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਹਨਾਂ ਐਕਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰ ਦੋਵਾਂ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ।

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਪੂਰਾ ਭਰੋਸਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 'ਤੇ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"ਇੱਥੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ 'ਸੱਟ' ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਹੈ।"

ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਰਾਧਾਬਾਈ ਭੀਕਾਜੀ ਬਨਾਮ ਬਲੂਰਾਣੀ ਦਾਲੂਰਾਮ, (1) ਅਤੇ ਸੁਬਾਸਿਨੀ ਪਾਂਡਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ, (2) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਕਾਫੀ ਸ਼ੱਕੀ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਫਾਈਲਿੰਗ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ। ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਨਾਲ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਐਪ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸ਼ੋਕਾ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੀ.ਐਲ. ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ, (3) ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ

ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਰਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

"ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਿਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਖਿੱਚੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਹ ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਈ ਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ। ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਆਜ਼ਾਦ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ "ਖਾਰਜ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ

- (1) 1970 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 403.
- (2) 1984 ਏ.ਸੀ.ਜੇ. 276.
- (3) 1975 ਲੈਬ. ਆਈਸੀ 1715.

ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰਖਾਸਤਗੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇਕਰ ਹੁਕਮ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਰਿਆਓ ਵਿਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅੰਤਰਗਤ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਨਿਆਇਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਾ ਰਾਜ (4) ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਅੰਤਿਮ ਹੁਕਮ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ - ਰਮੇਸ਼ ਬਨਾਮ ਗੋਦਲਾਲ, (5) ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੈ। ਪਰ ਜੇ ਅਦਾਲਤ ਗੁਣਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਵਾਪਸੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ" ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਹੁਕਮ ਨਾ ਤਾਂ ਨਿਆਇਕ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅੰਤਿਮ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਆਰਡਰ XXIII, ਨਿਯਮ 1, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਵਰਗੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ।"

ਅਸੀਂ ਕਨੂੰਨ ਦੀ ਇਸ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਿਰਫ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ ਹੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੀ ਸਾਰੀ ਧਾਰਾ (5) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਦੋਹਰੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੋਹਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੀ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ 'ਹੈ' (ਦੀਵਾਨੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਸਥਾਪਿਤ) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ 'ਹੈਡ' (ਦੀਵਾਨੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਸਥਾਪਿਤ) ਦੇ * ਬਦਲ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ, ਭਾਵ, ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੀਵਾਨੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ, ਰਾਧਾਬਾਈ ਭੀਕਾਜੀ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ (supra): -

"ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕਮ ਪੈਨਸ਼ਨਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗਤਾ ਉਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜਦੋਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਉਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਦੋਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਉਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਨਾ ਸਿਰਫ ਅਖੌਤੀ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਪਹਿਲੀ ਛਾਪ ਉੱਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਉਹ ਕੇਸ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਦਾਅਵਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ. ਦੂਸਰਾ ਫੈਸਲਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

- (4) (1962) (1) SCR 574.
- (5) ਏਆਈਆਰ 1966 ਐਸਸੀ 1445,

ਪ੍ਰਿਥਵੀਰਾਜ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਪਵਨਵੀਰ ਕੌਰ (ਐੱਮ. ਐੱਮ. ਪੁੰਡੀ, ਜੇ.)

ਦਾ ਵੀ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਾਸਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ) ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 21 ਦਸੰਬਰ, 1974 ਨੂੰ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵੀ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਦੂਜੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰੀ ਅਰਜ਼ੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਵਿਕਲਪਿਕ ਦਲੀਲ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1923 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਵੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

“1923 ਐਕਟ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ। ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ ਅਧੀਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਅਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੋਵੇਂ ਐਕਟਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ 1923 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਪੇਟੈਂਟ ਹੈ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦੋ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਦੂਰ ਤੋਂ ਵੀ ਦੂਰ ਹੈ।

(5) ਉਪਰੋਕਤ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ 3 ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, e ਸਾਨੂੰ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਨੋਨੋਰੀਮੇਰਿਟ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਐਚ. ਐਸ. ਬੀ

ਐਮ. ਐਮ. ਪੁੰਡੀ, ਜੇ.
ਪ੍ਰਿਥਵੀਰਾਜ ਸਿੰਘ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ,
ਬਨਾਮ
ਪਵਨਵੀਰ ਕੌਰ- ਜਵਾਬਦਾਰ।
1985 ਦੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਫੁਟਕਲ 2195- ਐੱਮ
ਦਸੰਬਰ 17, 1985।

ਜ਼ਾਬਤਾ ਫੌਜਦਾਰੀ (1974 ਦਾ II)— ਧਾਰਾ 125— ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਪਤਨੀ ਦੀ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ — 1. ਬਕਾਇਆਂ ਲਈ ਪਤਨੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ — ਕੀ ਪਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਹੋਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ —; ਪਤੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ—ਕੀ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਲਾਗੂਕਰਨ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਬੋਝ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

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

