

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦੁਰੰਦ ਪੀ.ਡੀ. ਸ਼ਰਮਾ ਦੇ ਅੱਗੇ ਜੇ.ਜੇ.

ਕੁੰਦਨ ਕੌਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਸ: ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ

ਰੈਗੂਲਰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਐਨ ਓ. 1955 ਦੀ 34

"ਉੱਤਮ ਜਵਾਬਦਾਤਾ" ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣਾ - ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰ ਰਹੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ-ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਸਾਬਤ ਹੋਈ- ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ- ਭਾਵੇਂ ਯੋਗ ਹੋਵੇ- "ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਉੱਤਮ ਜਵਾਬਦਾਤਾ" ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ, - ਭਾਵੇਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉੱਤਮ" ਦਾ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ ਕਿ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਬਰਦਸਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਲੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਜੇ ਵੀ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ।

ਪੰਜਾਬ ਕੋਰਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 ਅਧੀਨ ਨਿਯਮਤ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਸ ਰਾਜ ਧਮੀਜਾ ਪੀ.ਸੀ.ਐਸ. ਉਪ ਜੱਜ ਪਹਿਲੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਮਿਤੀ 6 ਮਈ 1953 ਨੂੰ ਡੀਫਟ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖਰਚੇ ਸਮੇਤ 10000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਡੈਫਟ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਨ.ਐਸ.ਬੀ. ਇੰਦਰਾ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਸੂਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ।

ਐਸ.ਐਸ. ਚੱਢਾ, ਅਨੁਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਰਾਧੇ ਮੋਹਨ ਲਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ .

ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਬਹਾਦੁਰ, ਜੇ.- ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਚਿਆ ਹੋਇਆ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਲੀਲਾ ਧਰ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 4, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਕੋਹਲੀ ਦੀ ਮੌਤ ਵਿੱਚ, ਜਿਸਦੀ ਵਿਧਵਾ ਕੁੰਦਨ ਕੌਰ ਨੇ ਇਸਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ?

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੁੰਦਨ ਕੌਰ, ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਕੋਹਲੀ ਦੀ ਵਿਧਵਾ, 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਗਰੀਬੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਲੈ ਕੇ ਆਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦ ਰੱਖੀ ਕਿ ਉਸਦਾ ਪਤੀ 18 ਜਨਵਰੀ, 1949 ਦੀ ਰਾਤ 9:30 ਵਜੇ, ਫਰਮ

ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ (ਮੁਦਾਇਕ 3) ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ, ਬਚਾਓ ਪੱਖ 1 ਅਤੇ 2 ਦੀ ਗੱਡੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਘਾਤਕ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਇਆ। ਅਤੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਲੀਲੀਆ ਧਰ, ਚੌਥਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਦੇਵਬੰਦ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ: ਗੱਡੀ ਜਵਾਹਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਕੋਹਲੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇਵਬੰਦ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਚੌਥੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਵਾਹਨ ਸਟੀਲ ਦੇ ਗਰਡਰਾਂ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਇੱਕ ਕਾਰਟ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਸਟੀਲ ਦਾ ਇੱਕ ਗਰਡਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਗਲੀ ਸੀਟ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਦੇ ਪੈਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਿਆ ਜਿੱਥੇ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਕੋਹਲੀ ਬੈਠੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਫਰਮ ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਤੀਜੀ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਵਜੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਲੀਲਾ ਧਰ, ਜੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖ 4, ਨਿਊ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਹੈ, ਨੂੰ ਪੰਜਵੀਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਵਜੋਂ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੰਜਵੇਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਮੁਦਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੰਗਾਲ ਵਜੋਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਈ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡੀਐਲਐਚ 3839 ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਬੇਤੁਕੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ, ਇਹ ਵੇਖਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ ਡੀਐਲਐਚ 3839, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 3, ਅਰਥਾਤ, ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ "ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ" ਵਜੋਂ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਹੁਣ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਚੌਥਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਬਣੇ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਬੇਸ਼ੱਕ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ।

ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 'ਤੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਨ। ਮੁੱਦਿਆ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ ਡੀਐਲਐਚ 3839 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਅਸੰਗਤ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ 2 ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ 3 ਫਰਵਰੀ, 1951 ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ,

“ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਡੀ ਐਲ ਐਚ 3839 ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਸੀ ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸ ਦਿਨ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਹੁਣ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਯਕੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।”

ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ, ਪਹਿਲੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੇ 14 ਫਰਵਰੀ, 1951 ਨੂੰ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ:-

“ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 3 ਸੂਟ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਦੀ ਮਾਲਕ ਸੀ। ਮੈਂ ਉਕਤ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 3 ਦਾ ਸ਼ੇਅਰ-ਹੋਲਡਰ ਸੀ।”

ਉਸੇ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ: -

- (1) ਕੀ ਮੁਦਈ ਦੇ ਮਿ੍ਰਤਕ ਪਤੀ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਦੀ ਮੌਤ ਉਕਤ ਟਰੱਕ ਨੰ: ਡੀ.ਐਲ.ਐਚ. 3839 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਸੀ?
- (2) ਟਰੱਕ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਕੌਣ ਸੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੌਣ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ?
- (3) ਕੀ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 4, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਜਾਂ ਆਗਿਆ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ?
- (4) ਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਿ੍ਰਤਕ ਵਿਅਕਤੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਸਵਾਰਥੀ ਸੀ, ਜਾਂ ਕੀ ਉਹ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ?
- (5) ਮੁਦਈ ਹਰਜਾਨੇ ਵਜੋਂ ਕਿੰਨੀ ਰਕਮ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਤੋਂ?
- (6) ਰਾਹਤ।

ਜੱਜ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਦੀ ਮੌਤ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਡੀ.ਐਲ.ਐਚ. 3839 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਮੁੱਦੇ 2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਚੌਥਾ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲੀਲੀਆ ਧਰ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਹੀ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ 1 ਤੋਂ 3 ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਜੱਜ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਦੀ ਮੌਤ ਟਰੱਕ ਨੰਬਰ ਡੀ.ਐਲ.ਐਚ. 3839 ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਮੁੱਦੇ 2 ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਚੌਥਾ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲੀਲੀਆ ਧਰ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਹੀ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ 1 ਤੋਂ 3 ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਚੌਥਾ ਮੁੱਦਾ ਮੁਦਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮੁਦਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਕਿ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 5 ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ-ਮੰਤਰ ਹੈ, ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੁਦਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖੁਲਾਸੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕੱਠੇ ਚੌਥੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਫ਼ਰਮਾਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਮੁਦਈ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ, ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੂੰ 1 ਤੋਂ 3 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਘਟੀ ਰਕਮ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੰਜਵੇਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ, ਨਿਊ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਨੂੰ ਫਿਰ ਤੋਂ ਫਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਤਿੰਨ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੀਲਾ ਧਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਰ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਬਿੰਦਰਾ ਨੇ ਪੱਖਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨਾਂ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ ਡੀਐਲਐਚ 3839 ਦੀ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਅਗਲੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕੀ ਇੰਨੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚੌਥਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲੇ ਤਿੰਨ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਵਾਹਰ ਗੁਡਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਤਬਾਦਲਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਚੌਥਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ

ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨੌਕਰੀ ਚੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਫਾਰਮਾ ਪਾਉਪੇਰੀਸ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਛੁੱਟੀ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਚੌਥੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੂੰ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ, ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਹੈ। ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਨਾਮ ਦੇ ਬਾਅਦ 'ਸੀਮਤ' ਸ਼ਬਦ ਅਣਜਾਣੇ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਉਸ ਨਾਮ ਹੇਠ ਪੰਜਵੇਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਮਿਟਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੀਜਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇਦਾਰੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਕੰਪਨੀ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 3 ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਦੋਵੇਂ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਯੂ ਪੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ ਡੀ ਐਲ ਐਚ 3839 ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਉਹ ਤੀਜੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਫਰਮ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ ਕਥਨ ਦਾ ਪੈਰਾ 3 ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ। ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਆਯਾਤ ਨੂੰ ਕਿਤੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਤੀਜੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਧਿਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਇਸ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਵਜੋਂ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਨਹੀਂ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੈਂ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਤੀਜੇ ਪੈਰੇ ਵਿੱਚ ਉਠਾਈ ਗਈ ਦੂਜੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਲੀਲਾ ਧਰ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਹੋਰ ਰੰਗ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ 'ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਕਦੇ ਵੀ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਗੱਡੀ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ 3 ਫਰਵਰੀ 1951 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਗੱਡੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ 3 ਫਰਵਰੀ 1951 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ 3 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ। ਦੌਲਤ ਰਾਮ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 4, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਇੱਕ ਕਲਰਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਡੀਐਲਐਚ 3839 ਵਾਹਨ, ਮੰਗਲਧਾ ਸ਼ਾਹ ਸੇਠੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਅਧੀਨ ਸੀ, 20 ਅਗਸਤ, 1951 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਲਕੀਅਤ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ, ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸੀ। ਪਰਮ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਅਰਜ਼ੀ 5 ਅਗਸਤ, 1943 ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਅਲਾਈਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਤੀਸਰੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਪਾਰਟਨਰ ਵਜੋਂ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਦਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਵਜੋਂ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਨੇ 29 ਨਵੰਬਰ 1951 ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਸਾਂਝੀ ਅਰਜ਼ੀ 15 ਫਰਵਰੀ 1951 ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1943 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਸਲ ਦਰਖਾਸਤ 'ਤੇ ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਵੱਲੋਂ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਭਾਈਵਾਲ ਵਜੋਂ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਸਾਰੀ ਉਮਰ ਭਾਗੀਦਾਰ ਵਜੋਂ ਦਸਤਖਤ ਕਰਦਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ, ਪੀ ਡਬਲਯੂ 5, ਜੋ ਕਿ ਵਿਕਟੋਰੀ ਗੁਡਜ਼

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ, ਨੇ ਸਾਲ 1949 ਵਿੱਚ ਜਵਾਹਰ ਗੁਡਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੈਨੇਜਰ ਅਤੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਐਸ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੇਵਬੰਦ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਗੱਡੀ ਨੰਬਰ ਡੀ.ਐੱਲ.ਐੱਚ. 3839 ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਸੀ। ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਤਰੀਕ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਦੇਵਬੰਦ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਬੂ ਲਾਲ, ਚਪੜਾਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕੁੰਦਨ ਲਾਲ ਟਰੱਕ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਸਮੇਂ ਲੀਲਾ ਧਰ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਿੱਲੀ ਵਾਪਸ ਆਉਣ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਹਰਨਾਮ ਸਿੰਘ ਦਾ ਬਿਆਨ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਤੋਂ ਆਰਜ਼ੀ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਲੀਲਾ ਧਰ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸਥਿਤੀ, ਦੁਹਰਾਉਣ ਲਈ, ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਡੀ 2/ਡਬਲਯੂ 1, ਮਦਨ ਲਾਲ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦਾ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕਲੀਅਰਨਰ ਜੌਅਹਰ ਗੁਡਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਉਸਦਾ ਬਿਆਨ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ, ਡੀ 2/ਡਬਲਯੂ 2 ਨੇ 29 ਜਨਵਰੀ, 1953 ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜੀਬ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ। ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਟਰੱਕ ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਬੀਮਾ ਪੰਜਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ। ਬਚਾਓ ਪੱਖ. ਟਰੱਕ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਹਿਸਾਬ ਕਿਤਾਬ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ।

ਇਹ ਜਵਾਬ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੀਲਾ ਧਰ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਖੁਲਾਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਨਾਲ ਕੀ ਸਾਬਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਂਝੇਦਾਰੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੀਜਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਕੋਈ ਰਜਿਸਟਰ ਜਾਂ ਖਾਤਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਤਾਬਾਂ ਨੂੰ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਨਾਲ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ, ਬਤੌਰ ਡੀ. 1/ਡਬਲਯੂ. 2 ਨੇ ਜਿਰ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸਾਲ 1949 ਵਿੱਚ, ਅਲਾਈਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਛੇ ਟਰੱਕ ਸਨ ਅਤੇ "ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਨਖਾਹਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਢਵਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਤਨਖਾਹਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਰਜਿਸਟਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। "ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਉਹ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਲੀਲਾ ਧਰ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਨੌਕਰੀ 'ਤੇ ਸੀ, ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਅਲਾਈਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਅਤੇ ਤ੍ਰਿਲੋਕ ਸਿੰਘ ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰਧਾਰਕ ਸਨ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਬੀਆਂ ਦਾ ਵਿਛੋੜਾ ਹੋ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸਬੂਤ 'ਸਿੱਖਿਆ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ' ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਇੱਕ ਵੀ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਇਲਜ਼ਾਮ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 4 ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ। "ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲੀਲਾ ਧਰ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ ਜੋ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ

ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਲੀਲਾਧਰ ਸੀ ਹਟੁਰਭੁਜ ਬਨਾਮ ਹਰੀਲਾਲ ਜੇਠਾਭਾਈ (1) ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬੈਂਚ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਰ ਜੌਹਨ ਬੀਓਮੋਟ, ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਅਤੇ ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਕਾਨੀਆ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ

“ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੀ ਸੀ, ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਸੀ, ਉਸਦਾ ਨੌਕਰ ਜਾਂ ਏਜੰਟ। ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਕੇ ਉਸ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਦਾਰਥਕ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਉਸਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ।”

ਬੈਂਚ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਰੰਗਨੇਕਰ, ਜੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਬੀਓਮੋਟ ਦੁਆਰਾ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਪੰਨਾ 287 'ਤੇ ਕਿਹਾ: -

“ਮੁਦਈ ਦਾ ਆਪਣਾ ਕੇਸ ਰੱਖਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਇਹ ਹੈ। ਉਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਬੂਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਕਾਰ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਠੋਕਿਆ, ਉਹ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਸੀ, ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦਾ ਨੌਕਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲਈ ਹੈ।”

ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵਿਦਵਤਾ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਜੋ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਦਿਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਮਿਲੀ ਹੈ।

ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜਵਾਹਰ ਗੁਡਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕਾਂ ਵਜੋਂ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਨਿਕੋਲਸ ਬਨਾਮ ਸਪਾਰਕਸ ਐਂਡ ਸਨਜ਼ (2) ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਜਸਟਿਸ ਸਕਾਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ:-

“ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਇੱਕ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੀ ਇਹ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਕੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਾਂ ਕੀ ਉਹ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ?”

ਮੈਕਫਾਰਲੇਨ ਬਨਾਮ ਕੋਗਿਨਸ ਐਂਡ ਗ੍ਰਿਰਫਿਥਸ (ਲਿਵਰਪੁਲ) ਲਿਮਟਿਡ (3) ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਨਿਯਮਤ ਮਾਲਕ ਇਹ

ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਕਿਰਾਏਦਾਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਸਨੂੰ ਦੱਸ ਸਕੇ ਕਿ ਕਿੱਥੇ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਹ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ-ਇੱਕ ਵਿਵੇਕ ਜੋ ਉਸਦੇ ਨਿਯਮਤ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਉਸਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਬਾਹਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਸ ਦੁਆਰਾ ਮਰਸੀ ਡੌਕਸ ਅਤੇ ਹਾਰਬਰ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਕੋਗਿਨਸ ਐਂਡ ਗ੍ਰਿਰਫਿਥ (ਲਿਵਰਪੁਲ) ਲਿਮਟਿਡ (4) ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਕਰੇਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਜੋ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਸਟੀਵਡੋਰਸ ਦੇ ਨੌਕਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਤਰਕ ਦੀ ਬਰਾਬਰੀ 'ਤੇ, ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਣਯੋਗ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਚੌਥਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਅਸਲ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੰਨਾ 14 'ਤੇ ਲਾਰਡ ਮੈਕਮਿਲਨ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

“ਨੌਕਰਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਹੱਦ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸਟੀਵਡੋਰ ਦਾ ਨੌਕਰ ਬਣ ਗਿਆ ਸਿਰਫ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਰੇਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਲੈਣ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ, ਨਾ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ”

ਜੇਕਰ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਪ੍ਰਬਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਟਰੱਕ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹਰ ਵਾਰ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਬਦਲਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਨਵੇਂ ਭਰਤੀ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਦਿਨੋ-ਦਿਨ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਲਝਣ ਅਤੇ ਅਸੁਵਿਧਾ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ।

ਬਾਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਭਾਰਤੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਰਸੀ ਡੌਕ ਦੇ ਕੇਸ (4) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ। ਮੈਸਰਜ਼ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸਪਿਨਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਆਈਰੀਪਦਾ ਸਾਹਾ (5) ਵਿੱਚ ਪੀ ਐਨ ਮੁਖਰਜੀ ਅਤੇ ਪੀ ਕੇ ਸਰਕਾਰ ਜੇਜੇ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਲੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੇ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਜੇ ਵੀ ਆਮ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ। ਪਾਂਡੇ ਅਤੇ ਗੋਲਵਾਕਰ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੇ.ਜੇ., ਭਾਈਲਾਲ ਗੋਦਰੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਰਾਜਰਾਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (6) ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਉੱਤਮ ਦਾ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ

ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਿੱਚ ਮਾਸਟਰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤਸੱਦਦ ਲਈ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਉਸ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੈਂਚ ਜਿਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲਿਫਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੰਮ ਸਿਰਫ ਉਸ ਵਰਗ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇੱਕ ਕਲਾਸ ਦੇ ਇੱਕ ਐਕਟ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਅਲ 'ਤੇ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ (ਵੇਂਕਟਾਦਰੀ, ਜੇ) ਐਮ ਐਸ ਰਾਮ ਚੰਦਰਮ ਪਿੱਲਈ ਬਨਾਮ ਕੇ ਆਰ ਐਮ ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਕੇ ਐਮ ਕੁਮਾਰੱਪਾ ਚੋਟੀਅਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (7), ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਨੌਕਰ ਮਾਲਕ ਦਾ ਨੌਕਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਤਨਖਾਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੌਕਰ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਅਜਿਹੀ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਬਚਾਓ ਪੱਖਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਦਈ 1 ਤੋਂ 3 ਦੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਫਰਮਾਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਅਪੀਲ ਪੈਂਡਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਫਸਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਹਿ-ਵਿਆਪਕ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਸਰਾ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਤੀਸਰੀ ਡਿਫੈਂਡੈਂਟ ਫਰਮ ਦੇ ਬਚੇ ਹੋਏ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਵਜੋਂ ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਪੀਲ ਸਿਰਫ ਸ਼ੰਕਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਡਿਕਰੀ ਦੂਜੇ ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਬਚਾਓ ਪੱਖ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਪੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਹਰਮਾ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਕੇ.ਐਸ.ਕੇ.

- (1) ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ. 1937 ਬੰਬ 268
- (2) (1943) 61 ਟੀ.ਐਲ.ਆਰ. 311.
- (3) (1945) 1 ਸਾਰੇ. ਈ.ਆਰ. 605.
- (4) 1947 ਏ.ਸੀ. 1.
- (5) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1958 ਕੈਲ. 597
- (6) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1960 ਐਮ.ਪੀ. 147

- (1) ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ. 1937 ਬੰਬ 268
- (2) (1943) 61 ਟੀ.ਐਲ.ਆਰ. 311.
- (3) (1945) 1 ਸਾਰੇ. ਈ.ਆਰ. 605.
- (4) 1947 ਏ.ਸੀ. 1.
- (5) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1958 ਕੈਲ. 597
- (6) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1960 ਐਮ.ਪੀ. 147.

ਪਰਮਿੰਦਰ ਕੌਰ, (ਅਨੁਵਾਦਕ)

ਡਿਸਕਲੇਮਰ : ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜਿਹ ਦਿਤੀ ਜਾਏਗੀ।