

Jaswant Kaur etc v. Ratti Ram etc. (Sodhi, J.)

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਐਚ.ਆਰ.ਸੋਢੀ ਜੇ.

ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ.

ਰੱਤੀ ਰਾਮ, ਅਤੇ ਹੋਰ, — ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

1968 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 151 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

11 ਅਗਸਤ, 1970।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (IV ਦਾ 1939) — ਸੈਕਸ਼ਨ 110 — ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਮਾਲੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ — ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ — ਕੀ ਅਵਾਰਡ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ — ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਡੈਟ ਵਿੱਚ ਜਾਨੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ — ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਿਧਾਂਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ - ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਿਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਪੂਰਵ-ਲੋੜੀਂਦਾ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਪਹਿਨਾਇਆ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਉਪਾਅ ਮੰਗਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸੰਯੁਕਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੰਪੱਤੀ ਦੇ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਵਾਂਝੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਲ 1 ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ 1 ਕੋਲ ਸਾਰੇ ਸਿਵਲ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸਮਰੱਥ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਹੀ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਨਕਾਰਨਾ। ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਦਾਅਵੇ ੬ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕੱਠੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਕੱਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। (ਪਰਾ 12)।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਡੈਟ ਵਿੱਚ ਜਾਨੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਿਧਾਂਤ ਹਨ: - (ਏ) ਦੀ ਆਮ ਮਿਆਦ ਇੱਕ ਭਾਰਤੀ ਦਾ ਜੀਵਨ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ 70 ਸਾਲ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਵੀ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ; (ਬੀ) ਇਹ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਿਤਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਇਕੱਲੇ ਹੀ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਤਰੱਕੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਰੀਵਰ ਸਾਸ਼ਨ, ਠੈਕ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਅਤੇ ਅਣਪਛਾਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ; (c) ਇੱਥੇ ਕੋਈ ਪੂਰਨ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ ਕਟੌਤੀ ਜੀਵਨ ਦੀਆਂ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। (ਪਰਾ 11)।

ਸ੍ਰੀ ਗੁਰਬਚਨ ਸਿੰਘ ਬਾਜਵਾ, ਚੇਅਰਮੈਨ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਮਿਤੀ 8 ਮਾਰਚ, 1968 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 44 ਹਜ਼ਾਰ ਚਾਰ ਸੌ ਰੁਪਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਵਕੀਲ ਦੀ ਫੀਸ ਰੁਪਏ 500, ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵੈਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ, ਡਾਇਰੀ ਵਿਕਾਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਜਿਸਦਾ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਦੁੱਧ ਵੈਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਸਾਰੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਤੇ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣਗੇ। ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 3 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਰਾਸ਼ੀ 6 ਫੀਸਦੀ ਪੀ.ਏ. ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਦੇਣੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਸ਼ੀ ਵਿੱਚੋਂ 10 ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੰਬਰ 2 ਹਰਜਿੰਦਰ ਕੌਰ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਵੱਡੀ ਧੀ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਬਚੀ ਰਕਮ ਚੁਰਾਸੀ ਹਜ਼ਾਰ ਚਾਰ ਸੌ ਰੁਪਏ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਨਾਬਾਲਗ ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਵਜੋਂ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੰਬਰ 3 ਤੋਂ 7 ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।

LM S URI ਅਤੇ RK M ITTAL, ਇੱਕ ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਚ.ਐਲ.ਐਸ.ਆਈ.ਬੀ.ਐਲ. ਏ. ਡੀ.ਵੇਕੋਟ -ਜ਼ੀ ਐਨਰਲ ਪੀ. ਅਨਜਾਬ, ਆਰ.ਕੇ. ਸੀ. ਹਿੱਬਰ, ਇੱਕ ਵਕੀਲ ਨਾਲ।

ਨਿਰਣਾ

ਐਚ.ਆਰ.ਸੋਢੀ, ਜੇ.—(1) ਇਹ ਫੈਸਲਾ 8 ਮਾਰਚ, 1968 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਾਈ ਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਦੇ ਕਨੈਕਟ ਐਡ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਇਸਨੇ ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਕਮ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਰੁਪਏ ਦਾ 1968 ਦੇ FAO ਨੰਬਰ 151 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਪਤੀ-ਪਤਨੀ ਦੀ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 94,400 ਰੁਪਏ। ਉਕਤ ਰਕਮ ਦਾ ਅਵਾਰਡ।

(2) ਗੁਰ ਗੁਰਚਮਿਗਸਿੰਘ : ਮ੍ਰਿਤਕ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ (ਸਿੰਚਾਈ ਸ਼ਾਖਾ) ਦਾ ਸਬ-ਉਪ-ਮੰਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ 6 ਨੂੰ

ਅਕਤੂਬਰ, 1966 ਨੂੰ ਦੁਪਹਿਰ 2-2-15 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਇੰਜਨੀਅਰ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿੱਚ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਕੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਰੂਪੜ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਉਪ ਮੰਡਲ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਦੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਕੈਨਾਲ ਹੈਂਡ ਵਰਕਸ ਵਾਲੇ ਪਾਸਿਓਂ ਇੱਕ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵੈਨ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਕਿਊ. 641, ਡੇਅਰੀ ਵਿਕਾਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਇੱਕ ਸਟੇਟ ਇੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਅਤੇ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਤੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਵੈਨ ਦੇ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਨੇ ਕਰੀਬ 60 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪੁੱਜਾ। ਪੁਲਿਸ ਕੋਲ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਕਰਾਰ ਦੇ ਕੇ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ।

(3) ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਵਿਧਵਾ ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਨਾਬਾਲਗ ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਫਿਰ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਨੰਬਰ 367/ਸੀਟੀਪੀ/66 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 10000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 1,50,000 ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਪਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਵੈਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਪਰ ਅਜਿਹੇ 'ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ' ਦੇ ਕਾਰਨ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਧਿਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦੇ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ:-

(1) ਕੀ ਇਹ ਦੁਰਘਟਨਾ ਮਿਲਕ ਵੈਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਖੁਦ ਦੀ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੀ ਅਸਰ ਹੋਇਆ?

(2) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ ਕਿਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ?

(3) ਕੀ ਇਸ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੇ ਅਤੇ ਕੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ?

(4) ਰਾਹਤ?

(4) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਅੰਕ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਜਵਾਬਦੇਹ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਹਾਦਸੇ ਵੇਲੇ 44 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦਾ ਸੀ। 94,400 ਰੁਪਏ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਔਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਜੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਗੁੱਟ ਘੜੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਜਿਸ ਨੂੰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪਹਿਨਿਆ ਹੋਇਆ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(5) ਇਸ ਐਵਾਰਡ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡਾ. ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੱਚੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ।

(6) ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਅਤੇ ਗੁੱਟ ਘੜੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਿਨੈਕਾਰ ਇਸ ਹੱਦ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ। ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਅੰਦਾਜ਼ਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(7) ਰਾਮ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚਾਰ ਗਵਾਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਪ ਮੰਡਲ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸੱਜੇ ਕੋਣ 'ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦੋ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਵਾਪਰਿਆ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਪ੍ਰੀਜ਼ਾਈਡਿੰਗ ਅਫਸਰ ਨੇ ਖੁਦ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਮੌਕੇ ਦਾ ਮੁਆਇਨਾ ਕੀਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦੋਵੇਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇੰਨੀ ਸਥਿਤ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਕਿਹੜੀ ਸੀ। ਜਿਸ ਸੜਕ ਤੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਉਹ ਸੜਕ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਸੀ ਅਤੇ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਬੈਠ ਕੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਨੂੰ ਉਸ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਜ਼ਰੂਰ ਦੇਖਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖ ਕੇ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਉਸ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਇਹ ਉਸ ਦੁਆਰਾ RW 2 ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਸਦੇ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਨੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਜੇ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਸਦੇ ਬ੍ਰੇਕ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਟੱਕਰ ਇੰਨੀ ਜ਼ਬਰਦਸਤ ਸੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਕਰੀਬ 60 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਘਸੀਟਿਆ ਗਿਆ। ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸੜਕ ਤੋਂ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵੈਨ ਆ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਭੱਗ 6 ਫੁੱਟ ਉੱਚੇ ਝਾੜੀਆਂ ਬਣੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ।

ਉਹ ਸੜਕ ਜਿੱਥੋਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵੱਲ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਹੋਜਾਂ ਦੀ ਉਚਾਈ ਕਾਰਨ ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਕਾਫੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਇੱਕ-ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਬੇਕਾਰ ਹੈ। ਮਿਲਕ ਵੈਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ, bv/en ਜੇ ਕੋਈ ਅੱਕ ਦੇ ਬੂਟੇ ਸਨ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੇਖ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਫਰਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਨੇੜੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰ ਦਿੰਦਾ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸੱਜੇ

ਹੱਥ ਤੋਂ ਆ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ। ਸੜਕ ਇਸ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਸੜਕ ਦੇ ਚੌਰਾਹੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਵਾਧੂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵੈਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਘੋਰ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸੀ। , ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਦੇ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ, ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਗੁਰਬਚਨ, ਸਿੰਘ ਅ.ਡਬਲਿਊ.2, ਪਿਆਰਾ ਸਿੰਘ 3, ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ 4 ਅਤੇ ਬੰਤ ਸਿੰਘ ਅ.ਡਬਲਿਊ.5 ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਸੁਤੰਤਰ ਅਤੇ ਨਿਰਲੇਪ ਹਨ, ਦੇ ਸਬੂਤ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸਨੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਦਸਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਯਮ 6 ਅਤੇ 7, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਸੜਕ ਦੇ ਕੋਨੇ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵੇਲੇ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਚੌਰਾਹੇ, ਸੜਕ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ ਜਾਂ ਇੱਕ ਚੌਰਾਹੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੜਕ ਦੇ ਕੋਨੇ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਉਹ ਇਸ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਚੌਰਾਹੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦੇਣ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਦੁੱਧ ਦੀ ਵੈਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੋਵੇਂ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਤੀ ਰਾਮ ਦੀ ਜ਼ਮੇਵਾਰੀ ਬਣ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦੇਵੇ, ਮੈਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਮਿਲਕ ਵੈਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਪ੍ਰਵਾਹੀ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(8) ਮੁੱਖ ਸਵਾਲ ਜੋ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਲਝਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ (ਸਿੰਚਾਈ ਸ਼ਾਖਾ) ਵਿੱਚ ਉਪ-ਮੰਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਕੁੱਲ ਤਨਖਾਹ 10,000 ਰੁਪਏ ਸੀ। 485 PM ਸੇਵਾਮੁਕਤੀ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨ ਉਮਰ 55 ਸਾਲ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ 58 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਵੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦਾ ਪਰਿਵਾਰ ਕਾਫ਼ੀ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਜੀਵਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਦੇ ਦਾਦਾ ਜੀ 85 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਜੀਉਂਦੇ ਸਨ। ਉਸਦੇ ਪਿਤਾ ਜੀ 65 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜੀਉਂਦੇ ਹਨ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸਦੇ ਭਰਾ ਦੀ 40 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਚੰਗੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੀ ਲੰਬੀ ਉਮਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਹਰ ਤਰਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ 65 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਜੀਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਅਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਖੋਜ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ।

(9) ਸ੍ਰੀ ਐਲ.ਐਮ. ਸੂਰੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ; ਕਦੇ ਵੀ ਹੈ ; ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵੱਲ ਲਿਆਇਆ ਜਿੱਥੇ ਜੀਵਨ ਦੀ ਆਮ ਉਮੀਦ ਨੂੰ 70 ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਰ ਇੱਕ ਕੇਸ ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਲੈਣ ਲਈ ਮਨਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਉਮਰ ਨੂੰ 65 ਸਾਲ ਤੋਂ ਉਪਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(10) ਆਪਣੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਟੇਟ ਐਡ, ਰੁਪਏ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। 485 pm ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਰੁ. 375 ਉਸ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਤਨਖਾਹ ਸੀ। ਉਪ-ਮੰਡਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ/ਸਹਾਇਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰ/ਸਹਾਇਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰ/ਉਪ-ਮੰਡਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਤਨਖਾਹ ਸਕੇਲ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ, ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਗਜ਼ਟ (ਅਸਾਧਾਰਨ), ਮਿਤੀ 30 ਜਨਵਰੀ, 1969 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੋਧੇ ਸਕੇਲ ਅਨੁਸਾਰ; ਇਸ ਰੈਂਕ ਦਾ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਰੁਪਏ ਦੇ ਗ੍ਰੇਡ ਵਿੱਚ ਵਧੀ ਹੋਈ ਤਨਖਾਹ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। 400-1.100 ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ 250— 25—550/25—750 ਜੋ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਿਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮਹਿੰਗਾਈ ਭੱਤੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 11 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਇਸ ਧਾਰਨਾ

Jaswant Kaur etc v. Ratti Ram etc. (Sodhi, J.)

'ਤੇ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ 55 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਸੇਵਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਆਮ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਤਨਖਾਹ ਸਕੇਲ ਕੱਢੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਲਈ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਔਸਤ ਤਨਖਾਹ ਰੁਪਏ ਆਈ ਹੋਵੇਗੀ। 1 ਫਰਵਰੀ, 1968 ਤੋਂ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਤਨਖਾਹ ਸਕੇਲ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 675 ਰੁਪਏ। 45 (1 ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਭਾਵੇਂ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਖਰਚੇ ਲਈ 225 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖੇ ਸਨ। ਨਿੱਜੀ ਖਰਚੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਹੁਤ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮਾਜ ਵਿੱਚ ਰੋਟੀ -ਵਿਜੇਤਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਲਈ 225 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਰੱਖੇ ਹੋਣਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਪਹੁੰਚ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਹੈ ਕਿ 55 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ 'ਮ੍ਰਿਤਕ ਸਿਰਫ 250 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ-

ਪੈਨਸ਼ਨ. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਇੱਕ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਉਹ ਵਿਹਲਾ ਨਹੀਂ ਬੈਠ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ 1000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। 300 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਉਸ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦੇ ਆਖਰੀ ਦਿਨ ਤੱਕ, ਅਰਥਾਤ 65 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ ਉਸਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹੈ ਕਿ ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਰਕਮ. 94,400 ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ,

(11) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਗਣਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਸੂਰੀ ਦੀ ਇਕੋ-ਇਕ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। 70 ਸਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਉਪ-ਮੰਡਲ ਅਫਸਰ ਦੇ ਰੋਕ ਤੋਂ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਇੰਜਨੀਅਰ ਦੇ ਰੋਕ ਤੱਕ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਵੱਧ ਨਹੀਂ। ਮੈਨੂੰ ਡਰ ਹੈ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਸੂਰੀ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਭਾਰਤੀ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦੀ ਆਮ ਮਿਆਦ 70 ਸਾਲ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਪਰਿਵਾਰਕ ਇਤਿਹਾਸ ਵੀ ਬਹੁਤ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ। ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ 65 ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਉਮੀਦ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਜਬ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਤਰੱਕੀ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਤਰੱਕੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਅਣਪਛਾਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬਦਲੀਆਂ, ਰੋਕ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਹੀ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਅਤੇ ਰਕਮ ਦਾ ਸਹੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(12) ਮਿਸਟਰ ਆਈ ਸੂਰੀ ਦੀ ਆਖਰੀ ਵਿਵਾਦ; ਇਤਹਾਸ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਅਤੇ ਗੁੱਟ ਘੜੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਸਮੇਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵੇ ਅਜਿਹੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

"110. (1) ਇੱਕ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦਾ ਗਠਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਜਿਥੇ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ

ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ, ਆਪਣੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ, ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਭੇਜ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।”

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ " ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ ਪੁੱਤਰਾਂ ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ" ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਸ਼ਬਦ ਜੋ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਮੇਰੇ ਦੁਆਰਾ ਉਲਟੇ ਕਾਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਪੂਰਵ-ਲੋੜੀਂਦਾ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਡੈੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਪਹਿਨਾਉਣ ਦਾ ਸੀ ਬਜ਼ਰਤੇ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਆਮ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਉਪਾਅ ਮੰਗਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। . ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੱਟਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮੌਤ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਾਂ ਸੱਟ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰ ਪ੍ਰੋਟੋਸ਼ਨ। ਜੇ ਕਿ ਮੈਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ

-ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਅਪਮਾਨਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਕੋਲ ਸਾਰੇ ਸਿਵਲ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾ ਇੱਕ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਉਣ ਲਈ ਛੱਡੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟਾਂ ਲਈ, ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਕਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। j ਬਹੁਤ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ, ਮੈਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵੀਰਸਵਾਮੀ ਜੇ. ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਲਈ ਮਨਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਰ. ਸੇਲਵਰਾਜ ਬਨਾਮ ਜਗਨਾਥਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, (1) ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 110 ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਦਾਅਵਾ; ਉਸ ਨਾਲੋਂ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਸਿੱਖਿਅਕ ਐਡ ਜੱਜ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਪੂਰੇ ਕਲੇਮ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। :m ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਹੈ. ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਕੱਲਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਵਿਚਾਰ ਮੈਂ ਲੈ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਉਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਡਾ. ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ, (2) ਵਿੱਚ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਡਾ. ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ ਦੇ ਕੇਸ

ਵਿੱਚ, (2) ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੋਟਰ ਬੱਸ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਮੰਨ ਲਿਆ। . ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਹਾਈਕੋਰਟ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਕਾਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧੇ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਿੱਥੇ ਮੌਤ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਸੀ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ, ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਯੁਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਹੈ।

ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਸਵੰਤ ਕੌਰ ਦੇ ਗੰਜੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਜਾਂ ਗੁੱਟ ਦੀ ਘੜੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ

(1) 1969 ACJ 1.

(2) ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਮਪੀ 19.

ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(13) ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਤੋਂ 10 ਤੋਂ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੁਝ ਕਟੌਤੀ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਰਕਮ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਮਿਲਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਜੀਵਨ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਕੁਦਰਤੀ ਮੌਤ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ *ਹਿਮਾਚਲ ਸਰਕਾਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ, ਸ਼ਿਮਲਾ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ: ਜ਼ਮੀਨ ਹੋਰ*, (3) ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਕੋਈ ਪੂਰਨ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੀਵਨ ਦੀਆਂ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰਕਮ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ, ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ 6 ਅਕਤੂਬਰ, 1966 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ 8 ਮਾਰਚ, 1968 ਨੂੰ 94,400 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 8 ਅਗਸਤ, 1968 ਨੂੰ ਅੱਧੇ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਹੁੰਦੀ, ਤਾਂ ਉਹ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਬੈਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਹੈ, ਅਤੇ 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਿਆਜ। ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 6,000 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਰਹੇ। ਵਿਆਜ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਰਕਮ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। 9,000 ਜੇਕਰ 10 ਫੀਸਦੀ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਆਵੇ। 9,000 ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫਰਕ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਪਦਾਰਥ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਲੀਹਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪਹੁੰਚ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ *ਓਰੀਐਂਟਲ ਫਾਇਰ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਇੰਸੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਚੁਨੀ ਲਾਈ ਅਤੇ others*, (4), ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੈਂ ਸਤਿਕਾਰਯੋਗ ਸਮਝੋਤੇ ਵਿੱਚ ਹਾਂ।

(14) ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਹੋ ਗਈਆਂ। 1968 ਦੇ FAO 151 ਵਿੱਚ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ 1968 ਦੇ FAO 113 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਕੀਲ ਦੀ ਫੀਸ ਰੁਪਏ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। 500 _

(3) 1970 ACJ 37.

(4) 1969 ਏਸੀਜੇ 237

(8) ਐਸ.ਜੀ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ 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।

ਕੰਚਨ