

ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਐਚ.ਆਰ.ਖੰਨਾ ਜੇ.ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1961 ਦਾ F.A.O. 103 ਅਤੇ 1961 ਦਾ ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਨੰਬਰ 3255 ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) -- ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਏ "ਡਿਊਲੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ"-- ਦਾ ਅਰਥ -- ਧਾਰਾ 110-ਸੀ-ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ (1908 ਦਾ ਐਕਟ V) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਿਯਮ - ਕੀ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ- ਧਾਰਾ 110-ਏ, (3) ਵਿਵਸਥਾ "ਕਾਫੀ ਕਾਰਨ"-- ਦਾ ਮਤਲਬ- ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕਰਨਾ- ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ- ਜਦੋਂ ਦਖਲ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ-- ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਵਿਵਸਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਵਾਕੰਸ਼ ਦਾ ਅਰਥ ਵੀ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਾਬਾਲਗ, ਮੂਰਖ ਅਤੇ ਪਾਗਲ, ਜਾਂ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਾਹਜ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪਾਹਜ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਾਅ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਦੇ ਵੀ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਸ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-F ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ,- ਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧ ਪੂਰੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ, ਜਾਂ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ, ਫਿਰ ਵੀ ਐਕਟ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਗਵਾਹਾਂ ਨੂੰ ਤਲਬ ਕਰਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਉਪਬੰਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਵਜੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਕਿ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਜੋ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਵਿਵੇਕ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ। ਇਹ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੀ ਸੰਖੇਪ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਨਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਕਾਰਜਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਿਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੇਧਾਂ ਜਾਂ ਸੇਧਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬਦਲਣਾ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਆਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਦਾ ਆਰਡਰ 1, ਨਿਯਮ 10 ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਛਾਂਟਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਹੀ ਭਾਵਨਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ-ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਪ੍ਰਵਧਾਨ ਵਿੱਚ "ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਦਾਰ ਨਿਰਮਾਣ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਠੋਸ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਅਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲਤਾ ਜਾਂ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਸੱਚਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਜਾਂ ਮਨਘੜਤ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਾਂ ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਨਿਆਂਇਕ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਈ।

ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਗੁਰਦੇਸ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, 19 ਮਾਰਚ, 1962 ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਕੇਸ ਰੈਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲਾ 17 ਦਸੰਬਰ, 1962 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐਚ.ਆਰ. ਖੰਨਾ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਸ਼੍ਰੀ ਜੀ.ਐਸ. ਗਿਆਨ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਨੇ ਮਿਤੀ 9 ਫਰਵਰੀ, 1961 ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ 7,200 ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 1,832.85 ਰੁਪਏ ਐਨ.ਪੀ. ਮੈਡੀਕਲ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੁੱਲ 9,032.85 ਰੁਪਏ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੁਆਰਾ 50.50 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੇਸ ਦੀ ਅੱਧੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੀਂ ਇੰਡੀਆ ਅਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਏ.ਐਮ. ਸੂਰੀ ਅਤੇ ਐਸ.ਐਮ. ਸੂਰੀ, ਵਕੀਲ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਐਲ.ਡੀ. ਕੌਸ਼ਲ, ਡਿਪਟੀ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ, ਜੇ.ਕੇ. ਸਿੱਬਲ, ਕੇ.ਸੀ. ਨਾਇਰ ਅਤੇ ਸੀ.ਐਮ. ਨਾਇਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ, -ਜਵਾਬਦਾਤਿਆਂ ਲਈ।

ਜੱਜਮੈਂਟ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ, ਦੁਆਰਾ:-

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ, ਜੇ. ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ 9 ਫਰਵਰੀ, 1961 ਦੇ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 4, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ

'ਤੇ , ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ 9,032.85 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਗਏ, ਜੋ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਦੁਆਰਾ ਹੋਈਆਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਇਹ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਡੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਦਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੇ ਕਰਾਮ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। - ਇਤਰਾਜ਼ (1961 ਦਾ C.M. 3255), ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟਾਂ ਆਦਿ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 10,000 ਰੁਪਏ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ (1961 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 103 ਅਤੇ 110 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ) ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਭੌਤਿਕ ਤੱਥ, ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ: -

16 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅੰਬਾਲਾ ਛਾਉਣੀ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਬੱਸ ਨੰਬਰ PNE 8318 ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਹੋਈ। ਜਿਉਂ ਹੀ ਬੱਸ ਜੀ.ਟੀ. ਰੋਡ 'ਤੇ ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਨੇੜੇ, ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਟੀ 1080 ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਖੋਪੜੀ ਦੇ ਫ੍ਰੈਕਚਰ ਸਮੇਤ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਅਤੇ ਬੇਹੋਸ਼ ਹੋ ਗਈ। ਉਸ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਮਿਸ਼ਨ ਹਸਪਤਾਲ, ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁੱਢਲੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਸ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਸਿਵਲ ਹਸਪਤਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਦਾਖਲ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ। ਉਹ ਉੱਥੇ ਕਈ ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਰਹੀ ਅਤੇ 3 ਜਨਵਰੀ 1960 ਨੂੰ ਹੀ ਉਸ ਨੂੰ ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜੇ ਤੱਕ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਈ।

27 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜੇ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਬੇਹੋਸ਼ੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਈ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ, ਇਸ ਗਲਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ, ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹਾਦਸੇ ਦੇ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ ਕੋਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ , ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 4 ਦੇ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਪਤਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸੱਟਾਂ ਲਈ 10,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੇਹੋਸ਼ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਅਜੇ ਵੀ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ।

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅੰਬਾਲਾ, ਨੂੰ ਹੀ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, 28 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਮੇਹਰ

ਸਿੰਘ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸੀ। ਉਸ ਦਰਖਾਸਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅਜੇ ਵੀ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ, ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:-

“ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ 15 ਦਿਨ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਲਾਜਵੰਤੀ ਤੋਂ ਆਉਣਾ ਪਿਆ, ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਵਜੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹੀ ਵੇਰਵੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ। ”

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਸਿੰਡੀਕੇਟ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ (ਜਵਾਬਦੇਹ 3 ਅਤੇ 4) ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਮਨੋਰੰਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਜੇ ਵੀ ਸੀ। ਜਿੰਦਾ, ਪਰ ਇੱਕ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ। ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁਕੱਦਮਾ 26 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ:-

- (1) ਕੀ ਹਾਦਸਾ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਅੰਬਾਲਾ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ PNE 8318 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ PNT, 1080 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ?
- (2) ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਿੰਨੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸ ਤੋਂ?

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਸਾਧਦੇ ਹੋਏ ਨੋਟ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ 5 ਅਕਤੂਬਰ, 1960 ਨੂੰ ਸਮਾਪਤ ਹੋਏ। ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਹਿਸ 19 ਅਕਤੂਬਰ, 1960 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੋਈ ਖਾਸ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਲੇਕਸ ਸਟੈਂਡ ਬਾਰੇ ਫਰੇਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਦਰਖਾਸਤ ਲਈ ਗਈ ਸੀ, ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਤੋਂ ਸ. ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ, ਉਹ ਜ਼ਿੰਦਾ ਸੀ, ਉਹ ਇਕੱਲੀ ਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਅਯੋਗ ਸੀ। ਇਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ

ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਦੇਵ ਰਾਜ ਬਿਨੈਕਾਰ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਪਤਨੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇਵਾਂ ਨੇ ਦੇਵ ਰਾਜ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਸੱਚਮੁੱਚ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਬਿਨੈਕਾਰ ਵਜੋਂ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ, ਮਿਤੀ 2 ਦਸੰਬਰ, 1960 ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਮਾਂ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਲਾਜ ਕੀਤਾ। ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 9 ਫਰਵਰੀ, 1961 ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਅਵਾਰਡ ਦਿੱਤਾ। ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਨੰਬਰ 1 ਲੱਭਦਿਆਂ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 9,032.85 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਬਰਾਬਰ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 150 ਰੁਪਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਇਸ ਅਵਾਰਡ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਵੱਖਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਹੈ (1961 ਦੇ F.A.O. ਨੰਬਰ 103 ਅਤੇ 110), ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਵਾਰਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਰੁਪਏ 967.15 nP ਦੁਆਰਾ ਵਧਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਲਈ ਕੋਈ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ, ਦੇਵਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ। ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀ, ਮਿਤੀ 27 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਹੋਈ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿਓ. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਦਾ ਹੈ:-

"110A. (1) ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸੁਭਾਅ ਦੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ

(a) ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਿਸਨੇ ਸੱਟ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ; ਜਾਂ

(b) ਜਿੱਥੇ ਮੌਤ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈ ਹੈ; ਜਾਂ

(c) ਕਿਸੇ ਵੀ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਪਰੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(3) ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੇ ਸੱਠ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸੱਠ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਉਕਤ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਤਸੱਲੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।"

ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 27 ਨਵੰਬਰ 1959 ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 16 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਵਾਪਰੇ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅਜੇ ਵੀ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਪਈ ਸੀ। ਸਿਵਲ ਹਸਪਤਾਲ, ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ, ਉਸ ਨੂੰ ਹੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਖੋਪੜੀ ਦੀ ਹੱਡੀ ਟੁੱਟ ਗਈ ਸੀ। ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦੇਵ ਰਾਜ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕੁਦਰਤ ਦੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਝੂਠ ਬੋਲੇਗਾ।

ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਦਰਖਾਸਤ ਮੂਲ ਰੂਪ 'ਚ ਜ਼ਖਮੀ ਔਰਤ ਦੇ ਪਤੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਮੰਨਿਆ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਉਸ ਕੋਲ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਤੋਂ ਕੋਈ ਪਾਵਰ-ਆਫ਼-ਅਟਾਰਨੀ ਜਾਂ ਲਿਖਤੀ

ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਬਿਨੈਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਸ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ "ਦੇਵ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼" ਸੀ। ਉਸ ਦਰਖਾਸਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਅਜੇ ਵੀ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਹਸਪਤਾਲ ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਰੀਜ਼ ਵਜੋਂ ਸੀਮਤ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 27 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਜਦੋਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਖੁਦ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ, ਉਹ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਜ਼ਬਾਨੀ ਜਾਂ ਲਿਖਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਸੀ।

ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨ ਰੀਡਿੰਗ 'ਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਸਿਰਫ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀ। ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਅਜਿਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾ ਤਾਂ ਖੁਦ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਫ਼ੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਰੀਰਕ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦੁਰਘਟਨਾ। ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ "ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਸ਼ ਗੁਆ ਬੈਠਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸਰੀਰਕ ਅਸਮਰੱਥਾ ਸਥਾਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਮੈਂਬਰ ਉਸ ਸੱਟ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਭਾਵੇਂ ਗੰਭੀਰ ਹੋਣ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ, ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ। ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਰ, ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਬੱਚੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਸਮਝ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪਰਿਪੱਕਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਬੋਲਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਫਿਰ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਬੇਲੇ ਅਤੇ ਗੁੰਗੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪਾਗਲਾਂ ਅਤੇ ਮੂਰਖਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦੋਸ਼ੀ ਦੀ ਕੋਈ

ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਾਰਟੀ, ਇਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੱਗੀਆਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਗੰਭੀਰ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਸੱਟ ਸਥਾਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਫ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਸੱਟ ਸਥਾਈ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਰੀਰਕ ਜਾਂ ਮਾਨਸਿਕ ਅਸਮਰੱਥਾ ਹੈ। ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਦੇਸ਼ੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰੇਗੀ ਸਗੋਂ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜੇ ਵੀ ਲਿਆਵੇਗੀ। ਕੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਨਾਬਾਲਗਾਂ, ਮੁਰਖਾਂ ਅਤੇ ਪਾਗਲਾਂ ਵਰਗੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਾਹਜ਼ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ? ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਈਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੇਤੁਕੀਤਾ ਵਿੱਚ ਘਟਾ ਦੇਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਹੈ।

ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਇਲਾਜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 110-ਐਫ਼ ਬਣਾ ਕੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਖੋਹ ਲਿਆ ਹੈ। ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਰਾਹਤ ਮੰਗਣ ਦਾ ਵੀ ਉਸਦਾ ਆਮ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਉਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

"110F. ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕੋਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।"

ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਰਸਤਾ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਅਰਜ਼ੀ ਰਾਹੀਂ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਰਾਹੀਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਸਰੀਰਕ ਜਾਂ ਮਾਨਸਿਕ ਅਸਮਰੱਥਾ ਕਾਰਨ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸ ਨੂੰ ਲੱਗੀ ਸੱਟ ਗੰਭੀਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ

ਬੇਤੁਕੀਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਹੀ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਹ ਅਥਾਰਟੀ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋਏ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਥਾਰਟੀ ਹੋਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਛੁੱਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸਲ ਬਿਨੈਕਾਰ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਬਦਲ ਕੇ ਇਸ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਭਾਵੇਂ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਵ ਰਾਜ ਕੋਲ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਹੋਏ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਟਿਕਾਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਖੁਦ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। , ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼, ਮਿਤੀ 2 ਦਸੰਬਰ, 1960, ਦੁਆਰਾ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਗਲਤ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੀ ਥਾਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦਾ ਨਾਂ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਬਦਲੀ ਦੇ ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਵਜੋਂ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ: -

- (1) ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੀ ਥਾਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਨਾਮ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ,
- (2) ਕਿ ਜੇਕਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਬਦਲੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਦਿਨ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦੇ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ

(3) ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਵਧਾ ਸਕਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੀ ਥਾਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਨਾਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਢੁੱਕਵਾਂ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਅਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਗਵਾਹੀ ਲੈਣ, ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨਾ, ਅਤੇ "ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ," ਨਾ ਤਾਂ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੋਡ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਧਿਆਇ VIII ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਗਠਨ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾ 110-ਈ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ।" ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਧਿਆਇ VIII ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਜਿਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਾਰੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1940, ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਨਿਯਮ 9.3 ਜੋ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 9.3 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ (3) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ:-

"ਪਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਮਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ, ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਡਿਫਾਲਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਕੇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਨਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਿਧਾਂਤ।"

ਨਿਯਮ 9.4 ਕਮਿਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਜ਼ਾਬਤੇ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 75, 76, 77 ਅਤੇ 78 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ

ਦਾ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਸ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਦਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਐਨ.ਕੇ. ਸੇਗੂ ਅਬਦੁਲ ਖਾਦਿਰ ਹਦਜੀਅਰ ਬਨਾਮ ਏ.ਕੇ. ਮੁਰਤੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲੀਜ਼ ਅਤੇ ਰੈਂਟ ਕੰਟਰੋਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਜ਼ਾਬਤੇ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹਨਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਡੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਥਰਾ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ, ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀ.ਜੇ. ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਆਰਡਰ 22, ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਰਾਇਆ ਕੰਟਰੋਲਰ, ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪਾਬੰਦੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਕਾਨ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਫਸਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਸੀ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬੇਦਖਲੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਰ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ:-

"ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਈ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਰੋਕ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਿਰਾਇਆ ਕੰਟਰੋਲਰ ਜਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਕਿਰਾਇਆ ਪਾਬੰਦੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਆਪਣੇ ਲਈ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਣ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕ੍ਰਮਬੱਧ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂਚ ਦੇਖੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰ ਹੋਰ ਤਕਨੀਕੀ ਰੂਪਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਕੋਲ ਸਾਬਕਾ ਡੈਬਿਟੋ ਜਾਇਜ਼ਤਾ ਨੂੰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ, ਉਸ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਅਸਲ ਅਤੇ ਠੋਸ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਿਸਦਾ ਇਹ ਇਕੱਲਾ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ। ਡੀਐਨ ਰੇ ਬਨਾਮ ਨਲਿਨ

ਬਿਹਾਰੀ ਬੋਸ ਅਤੇ ਹੁਕਮਚੰਦ ਬੈਦ ਬਨਾਮ ਕਮਲਾਨੰਦ ਸਿੰਘ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂ।

ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ, ਫਿਰ ਵੀ ਐਕਟ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਗਵਾਹਾਂ ਨੂੰ ਤਲਬ ਕਰਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਉਪਬੰਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਵਜੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਖ਼ਤਿਆਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਹ ਧਾਰਾ 110-ਸੀ ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹੀ ਸੰਖੇਪ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਠੀਕ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਨਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਭੰਡਾਰੀ ਸੀ ਜੇ ਨੇ ਮਥਰਾ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਰੋਕ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ 'ਤੇ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੇ ਲਈ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕ੍ਰਮਬੱਧ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਿਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੇਧਾਂ ਜਾਂ ਬਦਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਗਲਤੀ

ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਰਿਕਾਰਡ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਂ ਉਚਿਤ ਸਨ। ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਦਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਦੀ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਭਾਵਨਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੈਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਦੇਵ ਰਾਜ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਨਾਮ ਦੀ ਉਪ-ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਫਿਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਵਾਪਰਨ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਸ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਦਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੇ ਜਾਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਸੀਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਅਤੇ 29 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾਜੀ ਸ਼ਿਵਾਜੀ ਪਵਾਰ ਸੰਸਕਰਣ ਹਨਮਰੱਦੀ ਮੱਲਾਰੱਦੀ ਮੈਦੂਰ, ਅਤੇ ਗੋਵਰਜਾਬਾਈ ਬਨਾਮ ਗਣਪਤਸਾ ਵਿਥੁਸਾ ਤੇਲੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਦਿਨ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਬਹੁਤ ਲੰਮੀ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਇਸ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸੀ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੰਨ ਲਿਆ।

ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵੱਲ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ "ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉਸੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ

ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਕੇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਵੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕਾਫ਼ੀ ਕਾਰਨ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਨਿਰਮਾਣ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਠੋਸ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਅਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲਤਾ ਜਾਂ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਕੁੰਤਲਾ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਕਸ਼ਮੀਰ ਚੰਦ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧੀਨ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਾਰਨ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਜਾਂ ਬੇਤੁਕੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਨਿਆਂਇਕ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਈ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇਕ ਉੱਘੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਕੇਸ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਧਾਰਾ 110ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਸੀ।

ਇਹ ਹਾਦਸਾ 16 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਬੇਹੋਸ਼ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸੇ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਅਤੇ ਮੌਤ ਵਿਚਾਲੇ ਲਟਕਦੀ ਰਹੀ। ਇਹ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵ ਰਾਜ, AW-2 ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਪਰਿਵਾਰ ਲਖਨਊ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਇੱਕ ਵਿਆਹ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਆਈ ਹੋਈ ਸੀ। ਉਹ ਅਜੇ ਲਖਨਊ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸਨੂੰ 17 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੈਲੀਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਪਤਨੀ ਦੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਜਦੋਂ ਉਹ 18 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਅੰਬਾਲਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਿਆ ਦੇਖਿਆ। ਉਹ ਸਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ 3 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਉਹ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਬੇਹੋਸ਼ੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਟਰੈਚਰ 'ਤੇ ਉਤਾਰ ਕੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਲਖਨਊ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਘਰ ਲੈ ਗਿਆ।

ਉਸਦੇ ਬਿਆਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਡਾਕਟਰ ਸੁਰਜਨ ਸਿੰਘ, AW-4, ਸਹਾਇਕ ਸਰਜਨ, ਇੰਚਾਰਜ ਸਿਵਲ ਹਸਪਤਾਲ, ਅੰਬਾਲਾ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ ਬੇਹੋਸ਼ੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ 3 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ, ਉਸਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਰਹੀ ਤਾਂ ਉਸਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ, ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਕਿਹਾ: "ਉਹ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਹਿੰਸਕ ਅਤੇ ਬੇਚੈਨ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੇ

ਹੱਥ-ਪੈਰ ਬੰਨ੍ਹਣੇ ਪਏ ਸਨ"। 27 ਮਈ, 1960 ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਡਾਕਟਰ ਗਵਾਹੀ-ਖਾਨੇ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਵੀ ਉਸ ਦਿਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਉਸ ਦਿਨ ਵੀ ਉਹ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਦਾ ਬਿਆਨ ਉਸ ਦਿਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਬਾਰੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੋਟ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਗਵਾਹ-ਬਾਕਸ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਸਿਵਲ ਸਰਜਨ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ, ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ AW-2/1, ਇਹ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅਰਧ-ਹੋਸ਼ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸਨੂੰ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਹਸਪਤਾਲ ਤੋਂ ਲੈ ਗਏ ਸਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 27 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਜਦੋਂ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਦਾਅਵਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਪਤਨੀ ਖਤਰਨਾਕ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਠੀਕ ਹੋਣ ਦੀ ਕੋਈ ਤੁਰੰਤ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ੱਕੀ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਬਚ ਸਕੇਗੀ। ਉਹ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਸੀ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ 15 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਦੀ ਪਤਨੀ ਇਸ ਨੂੰ ਖੁਦ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਸਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਰਸਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਸਨੇ ਦਾਅਵਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਦੋਂ 28 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਸਨੇ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਆਦਿ ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ., ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ। ਉਸ ਦਰਖਾਸਤ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਬੰਧਤ ਹਿੱਸਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਦਿੰਦਿਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਦਰਖਾਸਤ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਜੇ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ। ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ 29 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਕਲ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਬੇਹੋਸ਼ੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੁਬਾਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਨਾ ਤਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰੇਡਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਤਾਇਆ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਵੱਲੋਂ ਮਿਤੀ 29 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਇਤਰਾਜ਼ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਦੁਬਾਰਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਕਾਰਵਾਈ, ਮਿਤੀ 26 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ) ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਲੋਕਸ ਸਟੈਂਡ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਫਾਰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਜੇੜਨ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਚੱਲਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਇਹ

ਇਤਰਾਜ਼ ਜਵਾਬਦੇਹੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਾ ਤਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਜਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰੇਡਵੇਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਕਦੇ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸੀ ਜਦੋਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੇ ਆਰਡਰ 1 ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸਨ ਕਿ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਦੇਵ ਰਾਜ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜੋ ਉਸਨੇ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੀ ਪਤਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਮੁੱਦੇ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਈ, 1960 ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ, ਜਦੋਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਗਵਾਹੀ-ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਆਈ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਵੀ ਉਹ ਆਪਣੀ ਸਾਧਾਰਨ ਇੰਦਰੀਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਨਵੀਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਉਸਦਾ ਆਪਣਾ ਨਾਮ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਅਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ।

ਕੇਸ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਵੱਲ ਆਉਂਦਿਆਂ, ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 16 ਨਵੰਬਰ, 1959 ਦੇ ਦਿਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀ ਪੁਨਾਬ ਰੇਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਈ.-8318 ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਜਿਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਦੋਂ ਉਹ ਬੱਸ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਟੀ-1080 ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਦੇਸ਼ ਮੜ੍ਹਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਾਹਲੀ ਜਾਂ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਸਨ। ਇਹ ਖੋਜ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਲਈ ਵੀ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ, AW-3, ਸ਼੍ਰੀ ਗਿਆਨ ਚੰਦ ਸ਼ਰਮਾ, CW-1, ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਉਪ ਮੰਡਲ ਅਫਸਰ, ਜਗੀਰ ਸਿੰਘ, RW-1, ਕਸ਼ਮੀਰਾ ਸਿੰਘ, RW-2, ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, RW-3 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਚਰਨਜੀਤ ਸਿੰਘ

ਥਾਪਰ, ਆਰਡਬਲਯੂ-4, ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ, ਆਰਡਬਲਯੂ-5, ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਆਰਡਬਲਯੂ-9, ਅਤੇ ਹਰਭਜਨ ਸਿੰਘ, ਆਰਡਬਲਯੂ-10, ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਚਸ਼ਮਦੀਦ ਗਵਾਹ ਦੱਸਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਆਰਡਬਲਯੂ-3, ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਟੀ-1080 ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਆਰਡਬਲਯੂ-9, ਅਤੇ ਹਰਭਜਨ ਸਿੰਘ, ਆਰਡਬਲਯੂ-10, ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਹਨ। ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਈ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਈ.-8318। ਸਿੱਖ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤੀ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਖੱਲ ਬਚਾਉਣ ਵਿਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦੇ ਸਨ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਘਟਨਾ ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਜੀ ਟੀ ਰੋਡ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਦੇ ਟੀ-ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਾਪਰੀ। ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ (ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਈ.-8318) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਸਵਾਰ ਸੀ, ਅੰਬਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮੋੜ ਲੈਣਾ ਪਿਆ, ਜਦੋਂ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਟੀ-1080 ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਆਈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸੱਜੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਇੰਨੇ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਪਾੜ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾੜ ਦਿੱਤਾ। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ਾ. ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਬੱਸ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ। ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਟੀ-1080 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਆਰਡਬਲਯੂ-3 ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਕਸੂਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਇਸ ਲਈ ਵਾਪਰਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਤੰਗ ਮੋੜ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕੁਝ ਫੌਜੀ ਵਾਹਨ ਵੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਸਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ, ਉਹ ਟੋਏ ਵਿੱਚ ਡਿੱਗਣ ਦੇ ਡਰੋਂ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਝੁਕ ਸਕਿਆ।

ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਈ.-8318 ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੋੜ ਲੈ ਕੇ ਜੀ ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਦਾਖਲ ਹੋ ਕੇ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਬੱਸ ਨੇ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਕੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਉਸਦੀ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ. ਉਸਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੋੜ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸਦੀ ਸਪੀਡ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨਾਲ 10 ਜਾਂ 12 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੀ ਬੱਸ ਦੀ ਸਪੀਡ 40 ਜਾਂ 45 ਮੀਲ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਹਾਰਨ ਨਹੀਂ ਵਜਾਇਆ ਸੀ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ, AW-3, ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੋੜ ਲੈਂਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹਾਰਨ ਵਜਾਇਆ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਦੋਨੋਂ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਸਮੁੱਚੇ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਉਹ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਟੀ.-1080, ਜੋ ਕਿ ਜੀ ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ

ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ (ਪੀ.ਐਨ.ਈ.) ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। - 8318) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਮੋੜ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿਚ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ 10ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨਿਯਮਾਂ 6 ਅਤੇ 7 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ-ਜੰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਵਿਵਹਾਰ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਣਡਿੱਠ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਦੇਖਿਆ: -

ਨਿਯਮ 6 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਚੌਰਾਹੇ, ਸੜਕ ਦੇ ਜੰਕਸ਼ਨ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਕੋਨੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਹੌਲੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਚੌਰਾਹੇ ਜਾਂ ਜੰਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ 'ਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਯਮ 7 ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਦੇ ਚੌਰਾਹੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਦਾਖਲ ਹੋਈ ਸੜਕ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨੋਨੀਤ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਸੜਕ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰਸਤਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਚੌਰਾਹੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਾਲਾ ਸਾਰਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ। ਦੁੱਲਭਜੀ ਸਖੀਦਾਸ ਸੰਘਾਣੀ ਬਨਾਮ ਦ ਗ੍ਰੇਟ ਇੰਡੀਅਨ ਪੇਨਿਨਸੁਲਾ ਰੇਲਵੇ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਸੁਨੀਰਾਮ ਰਾਮਨਿਰਨਦਾਸ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਵੀ. ਗੋਪਾਲਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਣਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਬੂਤ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ। ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸੀ ਬਲਕਿ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਕੰਮ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਸਰਕਾਰੀ ਬੱਸ ਜੀ.ਟੀ. ਰੋਡ। ਇਹ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਸਹਾਇਕ ਸੜਕ ਨੀਵੇਂ ਪੱਧਰ ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਖੇਤ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੇਕਰ ਦੋਵੇਂ ਡਰਾਈਵਰ ਸਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਚੌਕਸ ਰਹਿੰਦੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕ-ਦੂਜੇ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਵੇਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਬੱਸ ਜੀ ਟੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੱਸ ਨੰਬਰ 1080 ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਸੀ। ਸੜਕ ਸਾਫ਼ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦਾ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਫੌਜੀ ਟਰੱਕ ਲੰਘ ਰਹੇ ਸਨ, ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਜੀ.ਟੀ. ਸੜਕ ਸਾਫ਼ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀਂ

ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਨੰਬਰ 1080 ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਟਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।"

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦੋਵਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਬਾਰੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸ੍ਰੀ ਗਿਆਨ ਚੰਦ ਸ਼ਰਮਾ ਸੀ.ਡਬਲਿਊ.1, ਚਰਨਜੀਤ ਸਿੰਘ, ਆਰ.ਡਬਲਿਊ.4, ਅਤੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕੁਮਾਰ, ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.5 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੂਜੀ ਬੱਸ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਆ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਜਾ ਕੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਬੱਸ ਮੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੜਕ 'ਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਦੇਖਣ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਮਾਣਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਹੌਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਚਰਨਜੀਤ ਸਿੰਘ, ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.4 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੱਖ ਸੜਕ 'ਤੇ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੀ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਰੁਕਿਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹਾਰਨ ਵਜਾਇਆ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦਾ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਬੱਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਵੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਸਹੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਬੱਸ 10 ਜਾਂ 12 ਮੀਲ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਿਰੰਜਨ ਸਿੰਘ, ਆਰ.ਡਬਲਯੂ.9 ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਹ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸਨੇ ਜੀ.ਟੀ. 'ਤੇ ਆਉਂਦੀ ਦੂਜੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਸੀ। ਸੜਕ ਅਤੇ ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਲਗਭਗ 90 ਗਜ਼ ਦੂਰ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਖੋਜ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਦੋਵੇਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

ਸਿਰਫ਼ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 9.032.85 ਰੁਪਏ ਐਨ.ਪੀ. ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੂੰ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 1,832.85 ਰੁਪਏ ਐਨ.ਪੀ. ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ ਅਤੇ ਦਵਾਈਆਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ (7,200 ਰੁਪਏ) ਉਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਸੱਟ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸ ਨੂੰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਅਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਕੋਚਿੰਗ ਸਮੇਤ ਘਰੇਲੂ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮੈਡੀਕਲ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ 3,700 ਰੁਪਏ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਉਸਦੇ ਭਰਾ, ਸ਼੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਲਾਲ, ਏ.ਡਬਲਯੂ.1 ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਦਵਾਈਆਂ ਆਦਿ 'ਤੇ 800 ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਅੰਬਾਲਾ ਦੇ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਇੰਡੋਰ-ਮਰੀਜ਼ ਰਹੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਹ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪਤਨੀ ਦੀ ਬੀਮਾਰੀ 'ਤੇ 2900 ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਵਾਈਆਂ, ਟੀਕੇ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਡਾਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਲਾਜ ਅਧੀਨ

ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਲਖਨਊ ਵਿਖੇ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਤਨੀ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਡਾਕਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡਾ. ਜੇ.ਐਨ. ਸ਼੍ਰੀਵਾਸਤਵ, ਕੈਪਟਨ ਡੀ.ਆਰ. ਨਿਗਮ, ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਸਰਜਨ, ਲਖਨਊ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉਸਨੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬੇਹੋਸ਼ ਪਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਸਾਧਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਸਨੂੰ 70 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਆਯਾ ਲਗਾਉਣਾ ਪਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 2000 ਰੁਪਏ ਅਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਪਰਿਵਾਰ ਲਈ ਖਾਣਾ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਘਰੇਲੂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਨੌਕਰਾਣੀ ਨੂੰ 30 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਦਵਤਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਿਵਲ ਸਕੱਤਰੇਤ ਵਿੱਚ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਸ਼੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਲਾਲ, ਏ.ਡਬਲਯੂ.1 ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਉਸਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਬਿਮਾਰੀ 'ਤੇ ਖੁਦ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸਨੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ 2,900 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿਰਫ 1,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਲਾਜਵੰਤੀ ਦਾ ਪਤੀ। ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹਨ। ਜਿੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦਵਾਈਆਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਮੈਡੀਕਲ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀਆਂ ਰਸੀਦਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਰਕਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੀ ਰਕਮ ਉਸ ਦੇ ਪਤੀ ਦੁਆਰਾ 2,900 ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਵੰਤੀ ਨੂੰ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜੋ ਕਿ ਡਾ. ਸੁਰਜਨ ਸਿੰਘ, ਏ.ਡਬਲਯੂ.4 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਦੀ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਗਾੜ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਉਹ ਮਿਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ। ਅਵਾਰਡ ਦਾ, ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੁਪਏ 1,832.85 nP. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸਨਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਡਾਕਟਰੀ ਇਲਾਜ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਲਖਨਊ ਵਿਖੇ ਉੱਘੇ ਡਾਕਟਰਾਂ ਦੇ ਇਲਾਜ ਅਧੀਨ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮਾਨਸਿਕ ਸ਼ਕਤੀ ਗੰਭੀਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੇ ਇਲਾਜ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਪਤੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਆਇਆ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ।

ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹੇ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਕਈ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ 27 ਮਈ, 1960 ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਵਿਦਿਅਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਬੋਲਣ ਜਾਂ ਚੱਲਣ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਸੀ, ਉਦਾਸ ਸੀ ਅਤੇ ਤਣਾਅ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਧੋਖਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਾਕਟਰ ਸੁਰਜਨ ਸਿੰਘ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਦਿਨ ਵੀ ਉਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਅਜੇ ਆਮ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਅੱਗੇ

ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਮਿੰਟ ਦੇ ਕੰਮ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕੇਗੀ ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਵੀ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਠੀਕ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ। ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿਰ ਦੀ ਸੱਟ ਕਾਰਨ ਯਾਦਦਾਸ਼ਤ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਹਰ ਸਮੇਂ ਬਿਸਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਈ ਰਹੇਗੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੋਵੇਗੀ। ਉਸ ਦੇ ਪਤੀ ਦੇਵ ਰਾਜ, ਏ.ਡਬਲਿਊ.2. ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਹੈ, ਘਰੇਲੂ ਕੰਮਕਾਜ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਮਦਦ ਕਰਦੀ ਸੀ, ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਲਾਈ ਅਤੇ ਖਾਣਾ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਉਹ ਆਪਣੇ ਲਈ ਇੱਕ ਆਯਾ ਅਤੇ ਪਰਿਵਾਰ ਲਈ ਖਾਣਾ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਘਰੇਲੂ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਨੌਕਰਾਣੀ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ ਬਿਸਤਰੇ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਸਬੂਤ ਅਣਸੁਲਝਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ ਨਾ ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਘਰੇਲੂ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੇਵਾਦਾਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਲੈ ਲੈਂਦੀ, ਜਿਸਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ 12 ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ 50 ਰੁਪਏ ਦਾ ਅਵਾਰਡ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅੰਦਾਜ਼ੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਲਾਜਵੰਤੀ, ਜਿਸਦੀ ਉਮਰ 38 ਸਾਲ ਹੈ, ਦੇ ਜਿਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਗੈਰਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ (1961 ਦੇ F. A. O. ਨੰਬਰ 103 ਅਤੇ 110) ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਇਤਰਾਜ਼ (1961 ਦਾ C. M. 3255) ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਧਿਰਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਖੁਦ ਚੁੱਕਣਗੀਆਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ : ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ 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।

ਗੁਰਤੇਜ ਸਿੰਘ, ਟਰਾਂਸਲੇਟਰ