

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇੰਨੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸਕੂਲ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਕੂਲਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(19) ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੀ ਅਗਲੀ ਕੜੀ ਵਜੋਂ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੀਆਂ ਸਾਈਟਾਂ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ/ਹਾਈ ਸਕੂਲਾਂ ਲਈ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਰਸਰੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰੀ-ਨਰਸਰੀ ਆਰਟੀਕਲਸਾਂ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸਟੇਟ ਅਫਸਰ, ਹੂਡਾ, ਫਰੀਦਾਬਾਦ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਿਤੀ 5 ਜੁਲਾਈ, 2007 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਣਗੌਲੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨਰਸਰੀ/ਪ੍ਰੀ-ਨਰਸਰੀ ਆਰਟੀਕਲਸਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਣਗੇ।

(20) ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਆਰ.ਐਨ.ਆਰ

ਆਸ਼ੂਤੋਸ਼ ਮੋਹੰਤਾ ਅਤੇ ਰਾਜਨ ਗੁਪਤਾ ਜੇ.ਜੇ.

ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦਾਰ

2007 ਦਾ 9 CWPNo 1228

27 ਫਰਵਰੀ, 2009

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 - ਆਰਟੀਕਲ. 226-ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 — ਐੱਸ. 146—ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ (ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ) ਨਿਯਮ, 1970 — ਆਰ.ਐੱਲ.5 ਭਾਗ (III)—ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ—ਦਾਸ ਅਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ - MACT ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ - ਸਰਕਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ 50% ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ - ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ - ਐਮਏਸੀਟੀ ਨੇ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ - ਆਰਐਲ ਦੇ ਉਪਬੰਧ। 5 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਮਿਤੀ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਅੱਧਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ - ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ .

ਮੰਨਿਆ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦਾ 50% ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ 1970 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ

ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146(2) ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਵਿਚਲੇ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਆਪਣੀ ਵਿਅੰਗਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਨੇ ਉਸੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ ਜੋ ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹਨ। ਇਸ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਰਾਜ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ।

(ਧਾਰਾ 12, 13 ਅਤੇ 14)

*ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਐਡਵੋਕੇਟ ਮਨੂ ਕੇ .*

*ਬੀ.ਐਸ. ਚਾਹਲ, ਡੀ.ਏ.ਜੀ., ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਿਆਂ ਲਈ।*

*ਰਾਜਨ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.*

(1) ਇਹ ਨਿਰਣਾ 2007 ਦੇ ਨੰਬਰ 12289, 16593, 13519 ; ਅਤੇ 2008 ਦੇ 12293, 12311 ਅਤੇ 12637। ਇਹਨਾਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਆਮ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਰਾਜ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ, ਜੋ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿਭਾਅ ਰਹੇ ਹਨ, ਨੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

(2) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੰਖੇਪਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ, 2007 ਦੇ CWP ਨੰ. 12289 ਤੋਂ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਤੱਥ ਹਨ।

(3) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਜੋ ਪੰਜਾਬ ਪੁਲਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਨਿਭਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਨੂੰ 26 ਅਪ੍ਰੈਲ 2003 ਨੂੰ ਸੀਬੀਆਈ ਸਟਾਫ਼ ਨੂੰ ਪਟਿਆਲਾ ਤੋਂ ਨਾਭਾ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਤਾਇਨਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੀ ਸਰਕਾਰੀ ਜੀਪ ਨੰਬਰ ਪੀਬੀ-11 ਐਸ-7220 ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਪੀਬੀ-11 ਐਸ-1880 ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਮਨੂੰ ਬਾਲਾ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਬੈਠੀ ਸੰਗੀਤਾ ਰਾਣੀ ਵੱਲੋਂ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਕੂਟਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰ ਗਿਆ। ਸੀਟ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਮੰਜੂ ਬਾਲਾ ਅਤੇ ਸੰਗੀਤਾ ਰਾਣੀ ਦੋਵੇਂ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਹੋ ਗਈਆਂ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 279, 337 ਅਤੇ 338 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪਰਾਧਿਕ ਮਾਮਲਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜ਼ਖ਼ਮੀਆਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪਟਿਆਲਾ ਅੱਗੇ ਕਲੇਮ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। 5 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2005 ਨੂੰ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੰਜੂ ਬਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਿੱਤੀ। 2,65,000 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਸਲ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੱਕ 6% ਸਲਾਨਾ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਸੀ। 11 ਅਕਤੂਬਰ, 2006 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਉਸਦੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ 50% ਉਸਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਵਸੂਲਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਾਲ ਅਨੁਸੂਚਿਤ P-3 ਵਜੋਂ ਜੁੜੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਭਾਵ ਸੀਨੀਅਰ ਪੁਲਿਸ ਕਪਤਾਨ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ 50% ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰੁ. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਹੈੱਡ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ 2100 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਕਟੇ ਜਾਣ।

(4) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ 25 ਜੁਲਾਈ, 2007 ਦੇ ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-5 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 146 (1) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣਾ ਮਾਲਕ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਫਰਜ਼ ਸੀ। ਧਾਰਾ 146 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਚਨਚੇਤੀ ਫੰਡ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ। ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਲਾਜ਼ਮੀ 'ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਭਾਵ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪੜਚੋਲ, ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-3 ਦਰਸਾਏਗੀ ਉਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਪੱਖਪਾਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ 50% ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਮਹਿਜ਼ ਇੱਕ ਰਸਮ ਹੀ ਸੀ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਗ ਸ਼ਿਰਕ ਅਤੇ ਹੋਰ (1), ਅਤੇ ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ (2) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

(5) ਇੱਕ ਪਾਸੇ, ਜਵਾਬ ਦੇ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਕ 1 ਵਕੀਲ ਨੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਵਾਬ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਉਸਨੇ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਹਦਾਇਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, - ਪੱਤਰ ਨੰਬਰ 14/148/2001-1FEI/2601, ਮਿਤੀ 21 ਮਾਰਚ, 2002 ਨੂੰ, ਅਨੁਸੂਚੀ RI ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੱਥੀ ਕਰਕੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿ ਉਕਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਉਕਤ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਅੱਧੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1, 2 ਅਤੇ 4, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, 'ਤੇ ਸਾਂਝੀ ਅਤੇ ਕਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਫੜ੍ਹ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸ ਰੂਲਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ 5, ਭਾਗ III ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਾਰਨ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(6) ਅਸੀਂ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਾਰੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

(7) ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ

ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ 2,65,000 ਰੁਪਏ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1, 2 ਅਤੇ 4 'ਤੇ ਉਕਤ ਚੇਣਦਾਰੀ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੀਨੀਅਰ ਪੁਲਿਸ ਕਪਤਾਨ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ 11 ਅਕਤੂਬਰ, 2006 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਉਸ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਕਮ ਦਾ 50% ਭੁਗਤਾਨ ਕਿਉਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਵਸੂਲੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਪਣਾ ਜਵਾਬ ਮਿਤੀ 26 ਅਕਤੂਬਰ, 2006, ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-4 ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ। ਤੋਂ ਬਾਅਦ

- (1) 1995 (3) PLR 375
- (2) 2004 (1) SCT 612

ਇਸੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, 25 ਜੁਲਾਈ, 2007 ਨੂੰ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲਾ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ, ਰਕਮ ਦਾ 50% ਭਾਵ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਤਨਖਾਹ ਵਿੱਚੋਂ 1,36,638 ਰੁਪਏ, ਜੋ ਰੁਪਏ ਦੀਆਂ ਮਾਸਿਕ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੱਟੇ ਜਾਣਗੇ। 2100

(8) ਜਵਾਬਦੇਹ ਰਾਜ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਸਿਵਲ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ (ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ) ਨਿਯਮ, 1970 ਦੇ ਨਿਯਮ 5 ਭਾਗ (III) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੋਲੋਂ ਬਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"ਨਿਯਮ 5. ਪੈਨਲਟੀਜ਼:- ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਚੰਗੇ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ:-

ਮਾਮੂਲੀ ਸਜ਼ਾਵਾਂ

- (i) ਜਨਗਣਨਾ ਰੀ;
- (ii) ਉਸ ਦੀਆਂ ਤਰੱਕੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ;
- (iii) ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਉਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਜੋਂ ਵਸੂਲੀ;
- (iv) [ਬਿਨਾਂ ਸੰਚਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ।

(9) ਰਾਜ ਨੇ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਇਸਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਅਨੁਬੰਧ ਆਰ.ਐਲ. ਉਕਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:-

“ਨਹੀਂ। 14/148/2001-1FEI/2601

ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ

ਵਿੱਤ ਵਿਭਾਗ

(ਵਿੱਤੀ ਖਰਚਾ-1 ਬ੍ਰਾਂਚ)

ਮਿਤੀ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, 21 ਮਾਰਚ, 2002

ਸਾਰੇ ਵਿਭਾਗਾਂ ਦੇ ਮੁਖੀ, ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਰਜਿਸਟਰਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ  
ਹਾਈ ਕੋਰਟ,

ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਤੇ ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ ਅਤੇ  
ਰਾਜ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ।

ਵਿਸ਼ਾ : ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅੱਧੀ ਰਕਮ  
ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ।

ਸਰ,

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

(Sd.)

ਅੰਡਰ ਸੈਕਟਰੀ ਵਿੱਤ (c)\

(10) ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਾਜ ਦਾ ਪੱਖ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ 26 ਅਪ੍ਰੈਲ  
2003 ਨੂੰ ਵਾਪਰੇ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ  
ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਪਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਿਯਮ 5 ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ  
ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ 50% ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(11) ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ  
ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(12) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ  
ਨਾਲ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ  
ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦਾ 50% ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਨਖਾਹ  
ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਵਕੀਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਿਆ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ  
ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਗੈਰ-  
ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਿਵੇਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(13) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146(2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਜ ਦੇ ਅਚਨਚੇਤ ਫੰਡਾਂ  
ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਤੱਵ ਵਜੋਂ ਵਕੀਲ ਦੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਪਰੋਕਤ ਸਵਾਲ  
ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁੱਦੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਚਨਚੇਤੀ ਫੰਡ ਦਾ  
ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

ਸਰਕਾਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146 (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਸ਼ਰਤਾਂ  
ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਹੋਣ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ

ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁੱਖ ਸੇਵਾਦਾਰ ਸਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਸੁਤੰਤਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੋਣਗੇ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 146 (2) ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੰਚਨਮਾਲਾ ਵਿਜੇਸਿੰਘ ਸ਼ਿਰਕੇ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ), ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਉਕਤ ਸੌਖ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਨੇ ਇਹ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਖਰਕਾਰ ਇੱਕ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਾਜ ਨੌਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਪੀੜਤ ਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਗੰਭੀਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ। ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਸੌਖ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਘਿਰੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਏ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਨੇ ਉਸੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਸੀ।

(14) ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਮੌਜੂਦਾ ਸੌਖ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸੌਖ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਫੈਸਲਾ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਵੀ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉਸਦੀ ਆਸਾਨੀ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਕਰਮਚਾਰੀ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ. ਇਸ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਰਾਜ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਜਸਵੰਤ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸੌਖ (ਸੁਪਰਾ) ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੋਈ ਨਿਯਮ/ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਸਮਗਰੀ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਣਾ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਆਸਾਨੀ.

(15) ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, APSRT ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ. ਬਨਾਮ ਐੱਨ. ਰਾਮੂਲੂ ਅਤੇ ਹੋਰ, (3) ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ 8(v) ਆਧਾਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕਰਮਚਾਰੀ (ਸੀਸੀਏ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1967 ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮਾਲਿਕ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਕਿਸੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ, ਉਸੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਜਾਂ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ। ਉਕਤ ਸੁਖਾਵੇਂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੀ ਕਾਹਲੀ ਅਤੇ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤੇ ਗਏ।

(16) ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸਾਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(17) 'ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਆਰ. ਐਨ. ਆਰ

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।

ਪ੍ਰਭਾਪ੍ਰੀਤ ਸਿੰਘ

ਉਮਾ ਠਾਥ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਏ. ਐਨ. ਸਿੰਦਲ, ਜੇ. ਜੇ.

CONST ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1992 ਦਾ CWPNo 5576 ਵਿੱਚ

2007 ਦਾ LPANo 37

4 ਮਾਰਚ, 2009

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 - ਆਰਟੀਕਲ. 226—ਪੰਜਾਬ ਪੁਲਿਸ ਨਿਯਮ, 1934  
— ਆਰ. ਐਲ. 12.8—ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ—ਆਰ. ਐਲ. ਨੂੰ ਬੁਲਾ ਕੇ ਕਾਂਸਟੇਬਲ ਦੀ ਸੇਵਾ ਤੋਂ

ਛੁੱਟੀ। 12.21—ਆਦਤ ਦੀ ਗੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ — ਕਲੀਕਿਤ ਡਿਸਚਾਰਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼—ਨੁਤਾਂ ਕੋਈ ਵਿਭਾਗੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ —ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ, ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪੂਰਵ ਤਨਖਾਹਾਂ ਨਾਲ ਬਹਾਲ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਨਤੀਜਾ ਲਾਭ.

(3) (1997) 11 SCC319