

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਐਸ.ਐਸ.ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਮ ਚੰਦ ਪੰਡਿਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ.ਜੇ.

ਨਾਰਦਰਨ ਇੰਡੀਆ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਅਮਰਾ ਵਾਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ - ਜਵਾਬਦੇਹ

1965 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 145 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ( 1939 ਦਾ 4)— ਧਾਰਾ 110-ਏ— ਧਿਰਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ—ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ— ਕੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰ—ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਾਰਸ — ਕੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤਸੱਦਦ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਵੇ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਧਿਰ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਾ ਦਬਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਧਿਰ ਬੇਸ਼ੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੁਝ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਦਾ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ, 1855 ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਵਾਰਸਾਂ, ਅਰਥਾਤ, ਪਤਨੀ, ਪਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। , ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ ਅਤੇ ਬੱਚੇ, ਅਤੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਜਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇੱਕ ਦਾਅਵਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਧੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਛੱਡਣ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਲੇਟ ਕਲੇਮ ਵੀ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਡੀ ਕੇ ਮਹਾਜਨ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਦੇ ਕਾਰਨ , 5 ਮਾਰਚ, 1962 ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਕੇਸ ਰੈਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 11 ਮਾਰਚ, 1964 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐਸ.ਐਸ. ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਪੀ.ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਦੀ ਸਮੂਲੀਅਤ ਵਾਲੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਕੇਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ। ਮਾਨਯੋਗ ਜਸਟਿਸ ਐਸ.ਐਸ.ਦੁਲਟ, ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਪੀ.ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਦੇ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੇਸ ਨੂੰ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ। 10 ਫਰਵਰੀ, 1965- 15 ਦਸੰਬਰ, 1965 ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਜਸਟਿਸ ਐਸ.ਐਸ. ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਮਾਣਯੋਗ ਜਸਟਿਸ ਪੀ.ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਦੀ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਸ਼੍ਰੀ ਜੀ.ਐਸ. ਗਿਆਨੀ, ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, ( 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੇਧੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110 ਦੇ ਅਧੀਨ ) ਮਿਤੀ 11 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 22 ਹਜ਼ਾਰ 800 ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖਰਚੇ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਭਾਵ, ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ। , ਜਲੰਧਰ ਸ਼ਹਿਰ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਏ ਐਮ ਸੂਰੀ, ਐਸ ਐਮ ਸੂਰੀ, ਮਹਾਰਾਜ ਬਖਸ਼ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਐਲ ਐਮ ਸੂਰੀ, ਵਕੀਲ ।

ਡੀ.ਐਸ.ਨੇਹਰਾ , ਕੇ.ਐਸ.ਨੇਹਰਾ ਅਤੇ ਟੀ.ਐਸ. ਮੁੰਜਰਾਲ, ਐਡਵੋਕੇਟਾਂ ਨਾਲ , ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਡਬਲ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਦੁਲਟ , ਜੇ.

11 ਫਰਵਰੀ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 9.40 ਵਜੇ ਦੇ ਕਰੀਬ ਸ . 1959 ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ

ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁੱਖ ਸੜਕ 'ਤੇ ਜਾ ਰਹੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਇੱਕ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦੋ ਸਵਾਰੀਆਂ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਧਵਾ (ਸ਼ਾਮ ਕੌਰ) ਅਤੇ ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ ਦੀ ਵਿਧਵਾ (ਅਮਰਾ ਵਤੀ) ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ। ਸ਼ਾਮ ਕੌਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਦੋ ਬੇਟੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। 3,24,000 ਦੋ ਬੇਟੀਆਂ-ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਅਤੇ ਬਲਬੀਰ ਕੌਰ- ਦੇ ਨਾਮ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਪਹਿਲੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਭਾਵ, 6 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1959 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਰਾਹੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 2 ਨਵੰਬਰ, 1959. ਅਮਰਾ ਵਤੀ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਆਪਣੀ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਨਾਬਾਲਗ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ 85,000। ਬੱਸ ਸ਼ੇਖੂਪੁਰਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਏ ਸਨ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 18,000 /- ਰੁਪਏ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਰਕਮ ਦਾਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੰਡੀ ਗਈ ਹੈ:-

ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੀ ਵਿਧਵਾ (ਸ਼ਾਮ ਕੌਰ) - 8000/- ਰੁ.

ਉਸਦੀ ਧੀ ( ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ )- 4000/- ਰੁਪਏ

ਉਸ ਦੀ ਧੀ ( ਬਲਬੀਰ ਕੌਰ )- 6000/- ਰੁਪਏ

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਧੀਆਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਮਾਂਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਨੇ ਵਿਧਵਾ ਸ਼ਾਮ ਕੌਰ ਨੂੰ 10,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। 8,000 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ.

ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੁਬਾਰਾ 18,000/- ਰੁਪਏ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਤਹਿਤ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਪੂਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ-ਇੱਕ ਸ਼ਾਮ ਕੋਰ ਦੇ ਦਾਅਵੇ (1960 ਦੇ ਆਰਡਰ 155 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ) ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਅਮਰਾ ਵਤੀ (1960 ਦੇ ਆਰਡਰ 145 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ) ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ - ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੋ ਕ੍ਰਾਸ -ਅਪੀਲਾਂ (1961 ਦੇ ਆਰਡਰ 6 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਅਤੇ 1961 ਦੇ ਆਰਡਰ 7 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ) ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਾਰੀਆਂ ਚਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਇਕੱਠੇ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬੱਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸ੍ਰੀ ਤੀਰਥ ਸਿੰਘ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਲਏ ਗਏ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਗੋਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸਦੀ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਬੇਸ਼ੱਕ ਕਿਸੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਉਹ, ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸ੍ਰੀ ਤੀਰਥ ਸਿੰਘ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ ਪਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੱਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਬੂਤ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਕਿ ਜਿਸ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬੱਸ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਖਾਸ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਮੀਂਹ ਪੈਣਾ ਸ਼ੁਰੂ

ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਬੂਤ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਕਿ ਜਿਸ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬੱਸ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਖਾਸ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਮੀਂਹ ਪੈਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕੁਝ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਉਹ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਜਗਦੀਸ਼ ਲਾਲ ਨੇ ਇਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵੱਲ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਲੇਟ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਯਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਥੋੜੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਹੀ ਬੱਸ ਫਿਸਲ ਗਈ ਅਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਨੇੜੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਲੱਗੇ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਜਾ ਟਕਰਾਈ। ਸ੍ਰੀ ਤੀਰਥ ਸਿੰਘ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦੇਣ ਵੇਲੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੱਸ 23 ਤੋਂ 24 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਸੜਕ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਟੋਏ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਉਹ ਟੋਏਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਟੂਰਨ ਨੂੰ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਮਰੋੜਨਾ ਪਿਆ ਅਤੇ ਤਿੱਖੇ ਮੋੜ ਕਾਰਨ ਟਾਈ-ਰੋਡ ਫਿੱਲੀ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦਰੱਖਤ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕੀ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕੀ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੱਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਿੱਚ ਪੁੱਲ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ ਰਾਡ ਖਿਸਕ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਮੋਟਰ ਮਕੈਨਿਕ, ਦੇਵਾ ਸਿੰਘ (ਆਰ. ਡਬਲਯੂ. 1) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਉਦੇਸ਼ ਪਰ ਇਹ ਸਬੂਤ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਦਰਖਤ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਖਿੱਚ ਅਤੇ ਧੱਕਣ ਵਾਲੀ ਡੰਡੇ ਨਹੀਂ ਆਈ ਜਾਂ ਇਹ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜੇਕਰ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧੀਮੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 'ਤੇ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ, ਤਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਿਆ, ਸੜਕ ਕਾਫ਼ੀ ਚੌੜੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਕੁਝ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬੁੰਦਾ-ਬਾਂਦੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਾਬੂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸਕਿੰਡ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ

ਸੀ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਹੀ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਲੱਭਣਾ ਵਿਅਰਥ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਜਿਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਜ਼ਰ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਅਤੇ ਪਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ, ਹਾਦਸਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨਾ ਹੀ ਮੈਨੂੰ ਬੱਸ ਵਿਚਲੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਜੋ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿਚ ਵੀ ਬੱਸ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਤਸੱਲੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਟਰੋਲ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਬੇਸ਼ੱਕ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਣਗਹਿਲੀ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਤੀਰਥ ਸਿੰਘ ਫਿਰ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ। ਇਸ ਬੇਨਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤਸੱਦਦ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਧਿਰ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਅਵਾ ਦਬਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਪਾਰਟੀ ਬੇਸ਼ੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੁਝ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਦਾ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਚਿੰਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਤੀਰਥ ਸਿੰਘ ਅਗਲਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਬਾਰੇ ਵਿਵਾਦ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ (FAOs. 145 ਅਤੇ 155 of 1960) ਦਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਨੇ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ

ਸੀ, ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਦੇ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਜ਼ਖਮੀ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ 2,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਵਕੀਲ, ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸਹਿਮਤ ਹਨ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ 2,000 /- ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਬਾਕੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬੱਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬਹਿਸਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਹੁਤ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਨਹੀਂ, ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ ਸੀ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਸੀ. ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਲੋੜਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ।

ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਬਚੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਦੀਆਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ ਦੀਆਂ (1961 ਦੇ FAOs. 6 ਅਤੇ 7)।

ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਬਾਰੇ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਵਿਧਵਾ ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਾਮ ਕੌਰ ਅਤੇ ਦੋ ਧੀਆਂ ਛੱਡ ਗਏ ਹਨ ।

ਹਰਬੰਸ ਕੌਰ ਅਤੇ ਬਲਬੀਰ ਕੌਰ। ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਔਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ ਲਗਭਗ 9000/- ਰੁਪਏ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਲਗਭਗ 2000/- ਰੁਪਏ ਜ਼ਮੀਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਕਾਨ ਤੋਂ ਆਮਦਨ ਸੀ ਜੋ ਬੇਸ਼ੱਕ ਹੁਣ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਿਲ ਗਈ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ, ਇਸ ਲਈ, ਪਾਇਆ ਕਿ ਵਾਰਸਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਲਗਭਗ 7,000/- ਰੁਪਏ ਸਾਲਾਨਾ ਸੀ, ਪਰ ਉਸਨੇ ਇਸਨੂੰ ਹੋਰ ਘਟਾ ਕੇ 6,000/- ਰੁਪਏ ਸਾਲਾਨਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ; ਇਹ ਸੋਚ ਕੇ ਕਿ ਦੱਸੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਤਿਕਥਨੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਅਤਿਕਥਨੀ ਲਈ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਸ਼ਾਇਦ ਸਿਰਫ਼ ਰੁਪਏ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਸਨ। 100/- ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ

ਬਾਕੀ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ । ਸ੍ਰੀ ਸੇਠੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਮਨਮਾਨੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸੋਚਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਉਸ ਉੱਤੇ ਖਰਚ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ ਕਿ ਉਸਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਲਗਭਗ 9,000/- ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਸੀ, ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕਰ ਸਕੇ। ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਲਈ ਸਿਰਫ 100/- ਰੁਪਏ ਮਹੀਨਾ ਛੱਡ ਕੇ ਇਸ ਦਾ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਿੱਸਾ ਆਪਣੇ ਆਪ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਝਗੜੇ ਵਿਚ ਜ਼ੋਰ ਹੈ ਅਤੇ ਸਭ ਕੁਝ ਦੇਖ ਕੇ ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਗੈਰਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪਰਿਵਾਰ, ਯਾਨੀ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਧੀਆਂ ' ਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 200/- ਰੁਪਏ ਮਹੀਨਾ ਖਰਚ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਬਚਨ ਸਿੰਘ, ਜਿਸ ਦੀ ਉਮਰ ਲਗਭਗ 42 ਜਾਂ 43 ਸਾਲ ਸੀ, ਦੇ ਹੋਰ 15 ਸਾਲ ਤੱਕ ਜਿਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਘਾਟਾ, ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੁਪਏ ਆਵੇਗਾ। 36,000 ਰੁਪਏ ਨਹੀਂ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ 18,000. ਮੈਂ ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਕਹਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਵੀ, ਰੁ. 18,000 ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਮੈਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੁਪਏ। 36,000 ਸਾਰੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਰੱਖਾਂਗਾ ਕਿ . ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਦੀ ਮੌਤ ਦੁਆਰਾ 36,000 ਬਚਨ ਸਿੰਘ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 18,000 ਰੁਪਏ, ਵਿਧਵਾ ਨੂੰ 8,000 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਬਾਕੀ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇਵਾਂ ਧੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਅਵਾ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਹੀ ਰਸਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 02.11.1959 ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਧੀਆਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵੀ ਅਦਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਤੇ ਚੰਗੇ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ, ਜੋ ਕਿ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਐਕਟ, 1855 ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਵਾਰਸਾਂ, ਅਰਥਾਤ ਪਤਨੀ, ਪਤੀ, ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਮਾਤਾ-ਪਿਤਾ ਅਤੇ ਬੱਚੇ, ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਦਾਅਵਾ; ਕਿਸੇ ਐਗਜ਼ੀਕਿਊਟਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਜਾਂ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ



ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਅਵਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਧੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਛੱਡਣ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੈਨੂੰ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਦੇਰ ਨਾਲ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਮੈਂ, ਇਸ ਲਈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤੀ ਵਿੱਚ, ਮੰਨਾਂਗਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ, ਅਰਥਾਤ, ਰੁ. 36,000, ਜੋ ਹੁਣ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਸਭ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਯਾਨੀ ਸ਼ਾਮ ਕੋਰ ਨੂੰ 16,000 ਰੁਪਏ , ਹਰਬੰਸ ਨੂੰ 8,000 ਰੁਪਏ ਕੋਰ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਬੇਟੀ ਬਲਬੀਰ ਕੋਰ ਜੋ ਛੋਟੀ ਹੈ ਨੂੰ 12,000 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ। ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚੋਂ 2,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਨਾਰਦਰਨ ਇੰਡੀਆ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ , ਸ਼ੇਖੂਪੁਰਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਨਰਿੰਦਰ ਬਾਰੇ ਨਾਥ , ਵਿਦਵਤਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ 18,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਅੰਕੜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ ਦੀ ਉਮਰ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਹੈ। ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਦੇ ਹੋਰ 15 ਸਾਲ ਜਿਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਹ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ 100 ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੀ ਉਮੀਦ ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ 100 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ , ਦੁਬਾਰਾ, ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਰਿੰਦਰ ਨਾਥ, ਜੋ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਆਮਦਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਹਰ ਸਾਲ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ, ਯਾਨੀ ਕਿ 1958-59 ਵਿੱਚ, ਉਸਦੀ ਆਮਦਨ ਲਗਭਗ 5,000 ਰੁਪਏ ਸੀ । ਉਸਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਪਰਿਵਾਰ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਧਵਾ ਅਤੇ ਸੱਤ ਬੱਚੇ ਸਨ। ਸੁਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਦੀ ਕੁੱਲ

ਆਮਦਨ ਬਚਨ ਸਿੰਘ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਆਮਦਨ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ 200 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਜ਼ਰੂਰ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸਲਈ, ਮੈਂ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸਦੇ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ 36,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤੈਅ ਕਰਾਂਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚੋਂ 8,000 ਰੁਪਏ ਉਸਦੀ ਵਿਧਵਾ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਮਰਾ ਵਤੀ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ 28,000 ਰੁਪਏ ਉਸਦੇ ਸੱਤ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਰੁਪਏ 4,000 ਹਰੇਕ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ, ਕੁੜੀਆਂ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਕੁਝ ਆਮਦਨ ਕਮਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਹ ਦੋਵੇਂ ਕੁੜੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਪੈਸੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਉਹਨਾਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਬੱਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੈਂ ਹਦਾਇਤ ਕਰਾਂਗਾ ਕਿ ਸੱਤ ਬੱਚਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਨੂੰ 4,000 / - ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਵਿਧਵਾ ਨੂੰ 8,000/- ਰੁਪਏ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ 36,000 / - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ, ਨਾਰਦਰਨ ਇੰਡੀਆ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਜ਼ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ 2,000 ਰੁਪਏ, ਅਤੇ ਬਕਾਇਆ, ਯਾਨੀ ਕਿ 34,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਅਰਥਾਤ, ਸ਼ੇਖੂਪੁਰਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ (FAOs. 145 ਅਤੇ 155 of 1960) ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦ ਝੱਲੇ ਜਾਣਗੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ (FAOs. 6 ਅਤੇ 7 of 1961) ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੰਪਨੀ।

ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਾਰੀਆਂ ਚਾਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਪੰਡਿਤ , ਜੇ. ਪ੍ਰੇਮ ਚੰਦ                      ਪੰਡਿਤ, ਜੇ.— ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

*BRT*

**Disclaimer:**

ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Raj Kumar