

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਆਰ ਐਸ ਨਰੂਲਾ

ਮੈਸਰਜ਼ ਰਾਮ ਸਰੂਪ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ

1962 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 160 ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ।

4 ਮਾਰਚ 1966 ਈ.

ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1923 ਦਾ 8) — ਸੈਕਸ਼ਨ 2(l)(n)- ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਕਲੀਨਰ ਸ਼ਬਦ-ਕੀ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ-ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ- ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ-ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ 4)—ਸੈਕਸ਼ਨ 110- F- ਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਕਲੀਨਰ ਦੇ ਆਸਰਿਤਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ-ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ (1939 ਦਾ 4)- ਕੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ (1923 ਦਾ 8) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ)— ਦੋ ਐਕਟਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਦਾਇਰੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੇਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਫਾਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਲੀਨਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ! ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ II ਦੀ ਆਈਟਮ (i) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(1) (n) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਐਫ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ

ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਉਸ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ, ਜਿੱਥੇ ਦਾਅਵਾ ਧਾਰਾ 2(1)(d) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨਿਰਭਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(1)(c) ਜੇਕਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(1)(n) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜਾਂ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ ਉਹ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਕਰਮੀਆਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਐਕਟ, 1923 ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੌਤ ਹੋਈ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੁਆਰਾ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਬਾਲਗ਼ ਭਰਾ, ਜੋ ਕਿ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਿਰਭਰ ਹਨ, ਉਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਘੇਰਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-F ਦੁਆਰਾ ਸਾਧਾਰਨ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲਏ ਗਏ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਵਾਈ ਯੋਗ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕੋਈ ਆਮ ਦੀਵਾਨੀ ਅਦਾਲਤ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸੀਨੀਅਰ ਅਧੀਨ ਜੱਜ ਜਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਕੋਲ ਹਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਅਕਤੂਬਰ, 1962 , ਮਿਤੀ 31 ਅਕਤੂਬਰ, 1962 ਦੇ ਵਰਕਮੈਨ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, ਪਟਿਆਲਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸ਼੍ਰੀ ਜੇ.ਐਸ. ਚੱਠਾ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ 1,800 ਰੁਪਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

ਟੀ.ਐਸ ਮਾਂਗਟ, ਵਕੀਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਐੱਨ., ਐੱਸ. ਭਾਟੀਆ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ .

ਨਰੂਲਾ, ਜੇ.- ਇਹ ਸ਼੍ਰੀ ਜੇ.ਐਸ. ਚੱਠਾ ਦੇ 31 ਅਕਤੂਬਰ, 1962 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, 1923 ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ, 8 ਦੀ ਧਾਰਾ 30 (1) (ਏ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਟਿਆਲਾ ਵਿਖੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜੰਗੀਰ ਸਿੰਘ, ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਟਰੱਕ 'ਤੇ ਕਲੀਨਰ ਵਜੋਂ ਨੈਕਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨੈਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਉਕਤ ਟਰੱਕ 'ਚ ਸਵਾਰ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਰਾਜਪੁਰਾ ਨੇੜੇ ਗੱਡੀ ਪਲਟ ਗਈ। ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਜੰਗੀਰ ਸਿੰਘ ਦੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅੱਗੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਮਿਤੀ 31 ਅਕਤੂਬਰ, 1962 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 1,800 ਰੁਪਏ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ। ਉਸ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

3 ਦਸੰਬਰ, 1965 ਨੂੰ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੋਈ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਟੀ.ਐਸ. ਮਾਂਗਟ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰੇਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਉਮਰ 18 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(d) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ। ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ "ਨਿਰਭਰ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਾਬਾਲਗ ਭਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਭਰਾ ਨਹੀਂ ਜੋ ਬਹੁਮਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਦੇਸਤ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਨਾਬਾਲਗ ਸਨ। ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਵੱਲੋਂ ਨਾਬਾਲਗਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਐਨ.ਐਸ. ਭਾਟੀਆ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਉਲਟ ਸਟੈਂਡ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੈਂ 3 ਦਸੰਬਰ, 1965 ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਇਹ ਅਪੀਲ

ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੀ ਉਮਰ ਬਾਰੇ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਹੁਕਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਰਾਮ ਸਰੂਪ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅੱਜ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਬਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਉਸ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਅੱਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੀ ਉਮਰ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਆਸਰਿਤ ਨਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹੀ ਦਲੀਲ ਉਠਾਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਆਰਥਿਕ ਪੱਖੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਗਲੇ ਦੋਸਤ ਮਹਾਂ ਸਿੰਘ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਲਿਆ ਗਿਆ। ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਆਦਿ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਉਮਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਾ ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕੇਸ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਗਵਾਹ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇੱਕ ਨੇ ਬਹੁਮਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਮਾਤਰਾ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜੇ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਨਾ ਹੀ ਮਹਾਂ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਗਵਾਹੀ ਵਾਲੇ ਬਕਸੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਕਥਿਤ ਮਤਭੇਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਸਕੇ। ਅੱਜ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖੁਦ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਿਆ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨਾਬਾਲਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਾਂ ਹੁਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਉਮਰ ਕੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਸ੍ਰੀ ਮਾਂਗਟ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਡੀ) (3) (ਡੀ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਿਰਭਰ ਸਨ। ਐਕਟ.

ਸ੍ਰੀ ਮਾਂਗਟ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਇਸ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2

(ਐਨ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਮ੍ਰਿਤਕ "ਕੰਮਕਾਰ" ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ 2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ 400 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਾਸਿਕ ਉਜਰਤ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ। ਅਨੁਸੂਚੀ II ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ 32 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਆਈਟਮ (25) ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ. ਉਕਤ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ "ਕਲੀਨਰਾਂ" ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ "ਕੰਡਕਟਰਾਂ" ਦੀ ਕੋਈ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਆਈਟਮ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮਕੈਨੀਕਲ ਪਾਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਲੈਰੀਕਲ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(1)(n) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਉਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਸ੍ਰੀ ਟੀ ਐਸ ਮਾਂਗਟ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਇੱਕ ਕਲੀਨਰ ਇੰਨਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਕਲੀਨਰ ਵਜੋਂ ਉਸਦੀ ਨੌਕਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸਨੂੰ ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਦੀ ਸੰਭਾਲ. ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਫਾਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। "ਸਫਾਈ" ਨੂੰ ਸਟ੍ਰਾਡਜ਼ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ, ਵਾਲੀਅਮ I, ਸਫਾ 497 'ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: -

“ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਫਲੱਫ, ਜੋ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਜੋ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਜੇਕਰ ਇਸਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਇਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ, ਭਾਗ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ "ਸਾਫ" ਕਰਨਾ ਹੈ। 13 (1), ਫੈਕਟਰੀ ਅਤੇ ਵਰਕਸ਼ਾਪ ਐਕਟ, 1901।

ਟੇਲਰ ਵਰਸਸ ਡਾਸਨ, (1) ਵਿੱਚ ਡਾਰਲਿੰਗ, ਜੇ. ਦੇ ਨਿਰਣੇ 'ਤੇ ਉਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਲਈ

ਰਿਲਾਇੰਸ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1940 ਵਿੱਚ ਕਲੀਨਰਜ਼ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਪਰ ਇਹ ਆਮ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਢਿੱਲੇ ਢੰਗ ਨਾਲ "ਕਲੀਨਰ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 4.43 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਮੱਦਾਂ (5) ਅਤੇ (16) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ: -

ਆਈਟਮ (5) "ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸੈਨੇਟਰੀ ' ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇਗੀ।"

ਆਈਟਮ (16) "ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਉਚਿਤ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇਗੀ"।

ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕਲੀਨਰ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਹਨ। ਮੈਂ, ਇਸਲਈ, ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਕਲੀਨਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਸੂਚੀ II ਦੀ ਆਈਟਮ (i) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੈ ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(i)(n) ਵਿੱਚ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਦੀ ਪੂਜੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਲਕੱਤਾ ਦੀ ਦੁਖਨੀ ਰਾਜਹਰੀਨ ਬਨਾਮ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (2) ਵਿੱਚ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਖਾਸ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਦੁਆਰਾ ਨਿਭਾਏ ਗਏ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਹੁਦਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟ, ਇਹ ਉਸਦੇ ਬੁਲਾਉਣ ਲਈ ਉਹੀ ਨਾਮ ਹੋ

ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਸ ਆਮ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਕੋਈ ਝਗੜਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਹੀ ਜਦੋਂ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਚੋਣ ਲੜਨ ਵਾਲੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਬੂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹੀ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਅਪੀਲੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

ਕਲਕੱਤਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ "ਸੰਰਖਿਅਕ ਕੁਲੀ" ਲੇਬਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ; ਪਰ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਲਾਰੀ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ; ਅਰਥਾਤ ਉਸ ਲਾਰੀ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਸਨੂੰ ਬੈਕ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੈਕ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ। ਉਸ ਕੋਨ ਟੈਕਸਟ ਵਿੱਚ ; ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਮਹਿਜ਼ ਕੰਜਰਵੈਸੀ ਕੁਲੀ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਉਲਟਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਹੁਦਾ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕਲੀਨਰ ਦੀਆਂ ਆਮ ਡਿਊਟੀਆਂ ਨਿਭਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇੱਕ ਕਲੀਨਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਰਤੱਵ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਖਾਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਲੈਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਟੀ.ਐਸ. ਮਾਂਗਟ ਦੀ ਆਖਰੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ 1939 ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 4 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਐਫ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ : -

“110-ਐਫ. ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਸਵਾਲ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।”

ਇਹ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਪੂਰੇ ਪੰਜਾਬ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨੀਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਐਫ ਦੀ ਸਫਾਈ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ "ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ" ਹੈ। ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਜੀਨਲ ਸਿਵਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨਕ ਪੱਟੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸਿਵਲ ਕੇਸ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 10F ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਭਾਵ, ਆਮ ਸਿਵਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਸਿਰਫ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110(1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੌਤ, ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਪਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹਾ

ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ਼ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮੌਤ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈ ਹੈ)। ਕਿਸੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਨਾਬਾਲਗ ਭਰਾ, ਜੋ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਿਰਭਰ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਘੇਰਾ ਦੋ ਐਕਟ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜਾਪਦੇ ਹਨ। ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-F ਦੁਆਰਾ ਸਾਧਾਰਨ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲਏ ਗਏ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਵਾਈ ਯੋਗ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਦਾਲਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਆਮ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸੀਨੀਅਰ ਅਧੀਨ ਜੱਜ ਜਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਕੋਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਹੀ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਕਮਿਸ਼ਨਰ" ਦਾ ਅਰਥ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਧਾਰਾ 20 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ "ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ" ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 20 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁਣਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ. ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 21(5) ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23 ਦੁਆਰਾ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸਹੁੰ 'ਤੇ ਗਵਾਹੀ ਲੈਣ ਅਤੇ ਗਵਾਹਾਂ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜ਼ਾਬਤਾ ਦੇ

ਤਹਿਤ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਿਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ । ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-F ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਉਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਮੈਂ, ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-F ਵਰਕਮੈਨਜ਼ ਕੰਪਨਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਕੇਸ, ਜਿੱਥੇ ਦਾਅਵਾ ਧਾਰਾ 2(d) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਨਿਰਭਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2(c) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਜੇਕਰ ਮ੍ਰਿਤਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(n) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕਰਮਚਾਰੀ।

ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਵੱਲੋਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਤੇ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਅਸਫ਼ਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ।

ਆਰ.ਐਸ

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।

Asha Goyal