

ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਰਿਪੋਰਟ

ਪੰਜਾਬ ਸੀਰੀਜ਼

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਏ.ਐਨ. ਗਰੇਵਰ ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਪੁਸ਼ਪਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ।

ਬਨਾਮ

ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

ਐਫ.ਏ.ਓ. 80-ਡੀ, 1959 ਦੀ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਏ- ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ, ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ- ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ (1950 ਦਾ XIII)- ਧਾਰਾ 47- ਅਧੀਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ- ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1957 ਦਾ LXVI)-- ਸੈਕਸ਼ਨ 295 ਅਤੇ 516-- ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ, ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦਿੱਲੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਉੱਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1950 ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਜੋ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜੋ ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਜਿਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ 295 ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾ (ਏ), (ਬੀ), (ਸੀ) ਅਤੇ (ਡੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਜਾਂ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੋਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਮੁੰਨੀ ਲਾਲ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, ਦਿੱਲੀ, ਮਿਤੀ 11 ਜੂਨ, 1959 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਅਪੀਲ, ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ।

ਐਮ ਐਲ ਮੇਹਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ, -ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਜੀ.ਬੀ. ਸਿੰਘ, ਯੋਗੇਸ਼ਵਰ ਦਿਆਲ ਅਤੇ ਜੀ.ਬੀ. ਭੱਟਾਚਾਰੀਆ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ,-
ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਜੱਜਮੈਂਟ

ਗਰੇਵਰ, ਜੇ.- ਇਹ ਹੁਕਮ 1959 ਦੇ ਆਰਡਰ ਨੰਬਰ 80-ਡੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜੁੜੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ (ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 144-ਡੀ, 151-ਡੀ, 152-ਡੀ/61, 153-ਡੀ, 188-ਡੀ, 189-ਡੀ, 190-ਡੀ, 205-ਡੀ, 206-ਡੀ, 207-ਡੀ, 208-ਡੀ, ਅਤੇ 209-ਡੀ 1960 ਅਤੇ 240-ਡੀ/1961 ।

ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਹੀ ਦੱਸੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਜਗਨ ਨਾਥ ਆਹੂਜਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹਨ, ਨੂੰ 26 ਨਵੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 30,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 (ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਫਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਗਿਆਨ ਸਿੰਘ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇੱਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਮੁੱਦਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:---

"ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਾਅਵਾ ਬਰਕਰਾਰ ਹੈ?"

ਸ੍ਰੀ ਮੁੰਨੀ ਲਾਲ, ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਨੇ ਮੁਢਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਬਿੰਦੂ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਸੱਟਾਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ

ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸਦਾ ਉੱਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਹੈ।

ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1950 (1950 ਦਾ XIII) ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ:--

"47. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ 'ਤੇ --- ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939, (ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ:---

(a) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਅਧਿਕਾਰਤ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਭਿਆਸ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਕਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਕੋਈ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ, ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਕੋਈ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਕੋਈ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕੰਮ ਅਤੇ ਕਰਤੱਵ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ।

"(b) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਜੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ, ਮੁਅੱਤਲ ਜਾਂ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਦਸਤਖਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਰਾਜ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਵੈਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਅੰਤਿਮ ਹੋਵੇਗਾ।

- (c) ਜੇਕਰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ, ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਕੋਈ ਵੀ। ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ, ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ, ਪ੍ਰਤੀਦਸਤਖਤ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ।
- (d) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰਿਆਂ ਤੋਂ ਜਾਂ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ।
- (e) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

ਸੈਕਸ਼ਨ 48 ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (e) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਜੋ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਝੱਲਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 47(ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ 9 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1953 ਦੀ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ SRO 711 ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ VIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ VIII, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਬੀਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 93 ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 94, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਸੀ:--

- '94. (1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਅਧਿਆਏ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੀਮੇ ਦੀ ਪਾਲਿਸੀ।

ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ-- ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਤਨਖਾਹ ਵਾਲੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੈ, ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕੋਈ ਨੀਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਜਾਣਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਕੋਲ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਨੀਤੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਪ- ਧਾਰਾ (1) ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਰਥਾਤ:-

(a) * * * * *

* * * * *

* * * * *

(vi) ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਕੇਂਦਰੀ-ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸੂਬਾਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਛੇਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ;

(vii) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਪਣੇ ਵਾਧੂ-ਸੂਬਾਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ;

(viii) ਇੱਕ ਐਕਸੀਡਿੰਗ ਰਾਜ ਜਾਂ ਹੋਰ ਭਾਰਤੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮੇ ਦੀਆਂ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੇਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।"

ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ 1950 ਦੇ ਐਕਟ xiii ਦੀ ਧਾਰਾ 47(e) ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਦੋਂ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ viii ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਸੱਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ---ਇਹ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸੀ ਕਿ 1956 ਦੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ

ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਬੀ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਸੀ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਡੀ, ਭੂਮੀ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਧਾਰਾ 110-ਈ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਪੱਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਐਫ। ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੀ ਧਾਰਾ 516 ਦੁਆਰਾ, 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਨੂੰ ਕਈ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਨਿਯੁਕਤੀ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਆਦਿ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਤੇ ਹੋਰ ਐਕਟ ਜੋ ਹੁਣ ਤੱਕ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜਾਰੀ ਰਹਿਣਗੇ। ਲਾਗੂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ, ਆਰਡਰ, ਸਕੀਮ, ਨਿਯਮ, ਫਾਰਮ, ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਬਣਾਏ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ" ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕਰਜ਼ੇ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਖਰਚਿਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਹੋਏ ਹਨ। ਕਲਾਜ਼ (ਏ), (ਬੀ), (ਸੀ) ਅਤੇ (ਡੀ) ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਪੁਨਰ-ਉਤਪਾਦਨ ਹਨ। ਕੁਝ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਧਾਰਾ (ਈ) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 295 ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੁਣ, ਧਾਰਾ 47(ਈ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 516 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਇਮ ਰਹੇਗੀ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਹ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਖੁਦ ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੈ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਅਸੰਗਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਉਸ ਧਾਰਾ (d) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਲਾਜ਼ (d) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"(d) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਲਿਖਤੀ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਅੰਡਰਟੈਕਿੰਗ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਛੇਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। "

ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੀ ਜ਼ੁਬਾਨੀ ਪੁਨਰ-ਨਿਰਮਾਣ ਹੈ। ਇਸ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:--

"ਅਤੇ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ IV ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ।"

ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਤਾਰੀਫ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਦੀ ਧਾਰਾ (d) ਤਹਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਅੰਡਰਟੈਕਿੰਗ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕੋਈ ਨਿਯਮ ਜਦੋਂ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਹ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ਼ ਉਹਨਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ IV ਸੈਕਸ਼ਨ 42 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਭਾਗ ਪਰਮਿਟ ਆਦਿ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। "ਅਤੇ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ IV ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਵਿੱਚੋਂ" ਜੋ ਕਿ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਤੋਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ। ਅਧਿਆਇ IV ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਜੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਈ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 48 ਵੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਲੋੜੀ ਹੋ ਜਾਣੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੀ ਸੰਚਾਲਨ ਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਸਾਰੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਜ਼ਾਹਰ ਹੈ ਕਿ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ਼ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 47(ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਹੁਣ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 295 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਧਾਰਾਵਾਂ (a), (ਬੀ), (ਸੀ) ਅਤੇ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਇਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਜਾਂ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇਕਰ ਮਾਮਲਾ ਇੱਥੇ ਹੀ ਰੁਕ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਜਿਸ ਗੱਲ ਨੇ ਅੜਿੱਕਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ। ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਬੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ 'ਤੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਚਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣ ਵੇਲੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 11-ਈ ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਕੋਈ ਪੈਸਾ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੈਸੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ, ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਰਕਮ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨੀ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਬਕਾਇਆ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110-F ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਿਸੇ 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 ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਇੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕੋ-ਇਕ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਈ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀ ਜਾਂ ਧਿਰ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ viii ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਦਦਗਾਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਧਾਰਾ 94 ਜੋ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬੀਮੇ ਦੀ ਲੋੜ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਨੂੰ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

"(3) ਢੁਕਵੀਂ ਸਰਕਾਰ, ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਤੋਂ ਛੇਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ:-

(a) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜੋ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉੱਦਮ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸਰਕਾਰੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

(b) ਕੋਈ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ;

(c) ਧਾਰਾ 68A ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਵੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ:

ਬਸਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਸ ਲਈ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਜੋ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਖਰਚ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਿਆਖਿਆ - ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ 'ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ' ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮਤਲਬ ਉਹ ਸਰਕਾਰ ਜਿਸਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਹੈ। ਉਹ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਾ"।

ਸੈਕਸ਼ਨ 95 ਵਿੱਚ ਨੀਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 95-ਏ ਪਰਸਪਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀਆਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 96 ਵਿੱਚ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 97 ਬੀਮਾਧਾਰਕ ਦੀ ਦੀਵਾਲੀਆਪਨ 'ਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਬੀਮੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਦੇ ਕਰਤੱਵ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਧਾਰਾ 101 ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਦੀਵਾਲੀਆ ਹੋਣ ਨਾਲ ਜੋ ਕਿ ਬੀਮੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਾਂ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨਾਂ 'ਤੇ ਮੌਤ, ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਧਾਰਾ 103। ਬੀਮੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 104, ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ 'ਤੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸੌਂਪਣ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਲਈ, ਧਾਰਾ 105 ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਡਿਊਟੀ, ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਧਾਰਾ 106 ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ, ਧਾਰਾ 107 ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਬੀਮੇ ਦਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 108 ਨੂੰ ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 109 ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਲਈ। ਅਧਿਆਇ VIII ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬੀਮੇ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ

ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀਜਨਕ ਨਿਰਣੇ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਜਬੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾ ਆਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 94 ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ, ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 94 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕਰਵਾਉਣਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦਾ ਪ੍ਰਵਾਨ 1950 ਦੇ ਐਕਟ XIII ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 48 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲੇ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਸੰਭਾਵੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਜੋ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪ੍ਰਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਵਾਰਡ ਦੇਣ ਅਤੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਪੈਸੇ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਬੀ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਪਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਦੇਵੇਗਾ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਉਦੇਸ਼ ਹਾਦਸਿਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਨਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਲੰਮੀ ਅਤੇ ਲੰਮੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਸਤੇ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਉਪਾਅ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਵੀ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਖਾਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 94 ਦੇ ਤਹਿਤ ਛੋਟ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਉਸ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ

ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਵਾਰਡ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਜਾਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 110-ਐਫ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਬਾਰ ਵੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਕੋਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਵਿਰੁੱਧ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਪੱਟੀ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸਕੀਮ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਯੋਗ ਅਵਾਰਡ ਦੇਣ ਲਈ, ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਗਮ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਣਗੇ।

ਉਹ ਸਵਾਲ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਸੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਗੁਲਾਬ ਸਿੰਘ ਵੱਲ ਦਿਵਾਇਆ ਜੋ ਕਿ ਫੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੀ। ਜੈ ਲਾਲ, ਜੇ., ਨੇ ਆਪਣੇ ਵੱਖਰੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਇੱਕ ਬੇਅਸਰ ਅਤੇ ਬੇਅਸਰ ਫ਼ਰਮਾਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ---- ਇੱਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਿਸਨੂੰ ਇਹ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਮਜ਼ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬੇਕਾਰ ਅਵਾਰਡ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਧਿਰ ਨਿਗਮ ਹੋਵੇ। ਧਾਰਾ 94 ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ vIII ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਝੱਲਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਤੱਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ vIII ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਹੋਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਜਦੋਂ ਅਵਾਰਡ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਅਥਾਰਟੀ ਖੁਦ ਇਸ ਪੁਰਸਕਾਰ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਸੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 110-ਈ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉਸੇ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ ਉਸ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਂ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਬਣਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਜਾਂ ਸਨਮਾਨਿਤ ਜਾਂ ਆਮ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਜੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਪੁਰਸਕਾਰਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬਹੁਤ ਉਪਯੋਗੀ ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਆਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਿੱਲੀ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1950 ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 46 ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਕਿਸੇ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਾ ਪੂਰਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਐਕਵਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਉਸ ਭਾਗ. ਧਾਰਾ 46 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) ਤੋਂ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਦੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਰਨਾ ਸੀ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਡਿਫੈਂਸ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 19, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1935 ਦੀ ਧਾਰਾ 299 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਕਮ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਜਿੱਥੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਹੋ ਸਕਿਆ, ਉੱਥੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਾਲਸ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਆਰਬਿਟਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਉਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨਤਾ ਪ੍ਰਤੀ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਿਯਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ: -

(a) ਉਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਸਾਲਸੀ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ;

(b) ਸਾਲਸ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਲਈ ਅਪਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤ;

(c) ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਕਮ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੈਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਾ ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਮੰਗ ਅਤੇ ਅਚੱਲ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਐਕਟ, 1953, ਧਾਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਅਤੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇੱਕ ਆਰਬਿਟਰੇਟਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਜੇ ਉਸਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਜਾਪਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਰਬਿਟਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1940 ਵਿਚ ਕੁਝ ਵੀ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਲਸੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਅਵਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਯੋਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਜਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਜੇ ਅਵਾਰਡ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਰ ਮੰਨ ਲਓ ਕਿ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹੀ ਉਸ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ 1894 ਦੇ ਭੂਮੀ ਗ੍ਰਹਿਣ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਦੋਂ ਕੁਲੈਕਟਰ ਧਾਰਾ 11 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੱਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੇਣ ਵੇਲੇ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕੁਲੈਕਟਰ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 26 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਗ III ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਅਵਾਰਡ ਜੱਜ ਆਦਿ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰਿਤ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(2) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਡਿਕਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਭਾਗ III ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਭਾਗ II ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਨਾਲ। ਲਾਈਫ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1956 (ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਅਤੇ 17 ਦੇਖੋ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਥਿਤੀ ਉਹੀ ਹੈ। ਜੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਸਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਾਰੇ ਅਵਾਰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ

ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਕੋਈ ਅਵਾਰਡ ਸਹੀ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਨਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। . ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਣ ਯੋਗ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਜਾਂ ਅਵਾਰਡਾਂ ਦੀ ਸਮਾਨਤਾ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਧਾਰਾ 110-ਬੀ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲੜਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਪ੍ਰਵਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 95 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀਮਿਤ ਹੋਵੇਗੀ।

ਉਹ ਉਪਬੰਧ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਜਾਂ ਉਪਾਅ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੱਖਪਾਤੀ ਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਉੱਦਮ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਗਠਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਉਪਚਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਇਲਾਜ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਤੇਜ਼ ਹੋਣਾ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਸਸਤਾ ਵੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਲੋਕਲ ਬਾਡੀਜ਼ ਆਦਿ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਵਿਤਕਰੇ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ, ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਸਸਤੇ ਉਪਾਅ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਵਰਗੀਕਰਣ ਦੇ ਵਾਜਬ ਅਧਾਰ ਦੇ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਕੋਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਫੰਡ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਮੌਤ ਦੇ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਕੋਰਟ-ਫ਼ੀਸ ਅਤੇ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਇਤਫਾਕਿਕ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਚੰਗਾ ਨਿਪਟਾਰਾ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਫਾਰਮਾ ਕੰਪੇਰੀ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ

ਗਰੀਬ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਕੱਦਮੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਉਹ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਤੋਂ ਡੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲਾਭ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 110-F ਜੋ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਬਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉਸ ਖੇਤਰ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ। ਇਹ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 110-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਦੂਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 94 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਿਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਫੰਡ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਵੀ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੋਂ ਕੋਈ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਅਵਾਰਡ ਦੇਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਰੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

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